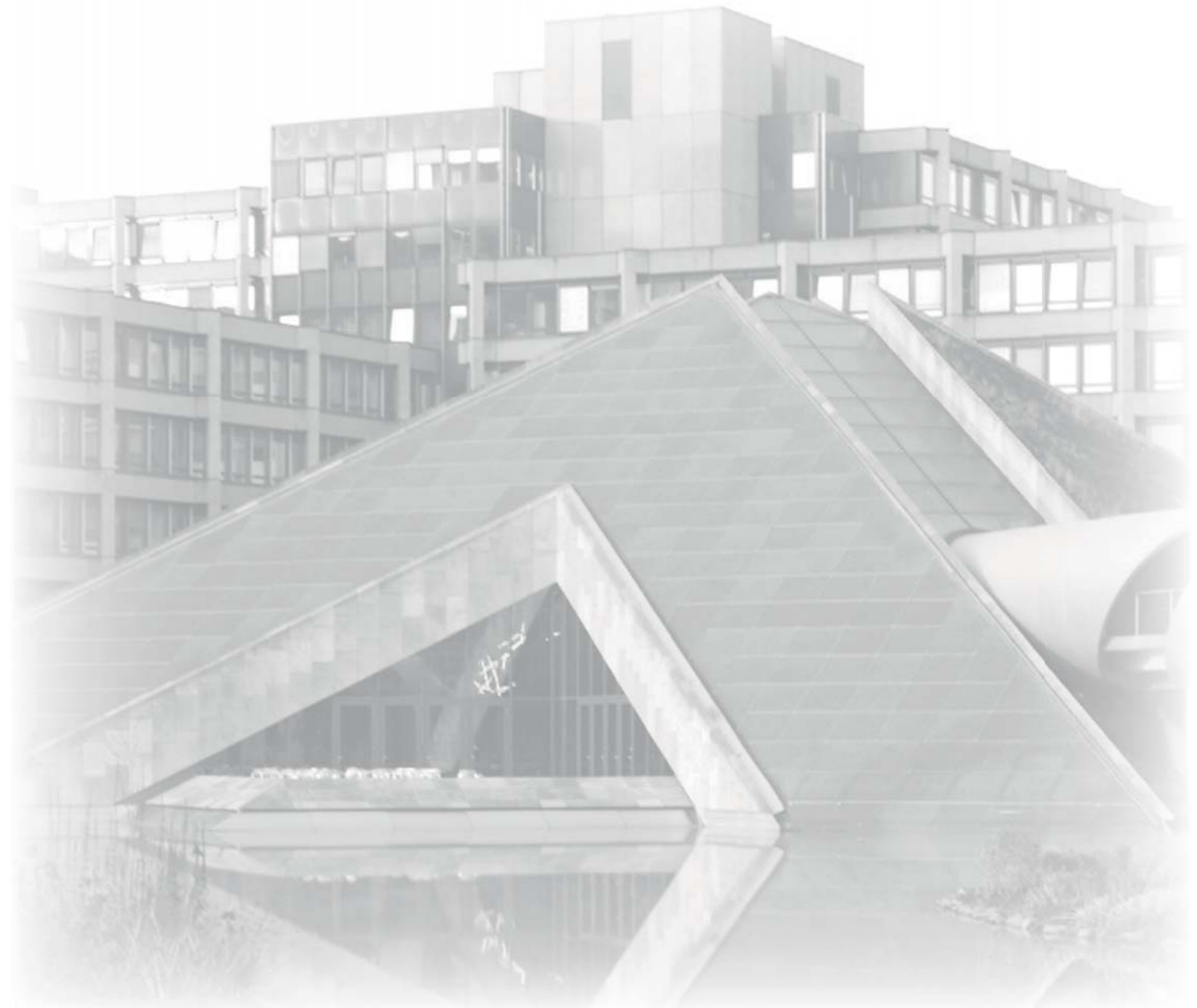


CHRONIK – FÜHRUNGSSTAB DER LUFTWAFFE 1955 - 2012



CHRONIK

FÜHRUNGSSTAB DER LUFTWAFFE



Chronik

Führungsstab der Luftwaffe

**Von 1955
Abteilung VI (Luftwaffe)
des Bundesministeriums für Verteidigung**

**bis 2012
Auflösung des Führungsstabs der Luftwaffe
im Bundesministerium der Verteidigung**



Kommando Luftwaffe Köln-Wahn 2013

Umschlagabbildung:

Gebäudekomplex BMVg Bonn, Hardthöhe

Das Gesamtwerk einschließlich aller Abbildungen ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der Grenzen des Urheberrechts ist ohne Zustimmung des Kommandos Luftwaffe unzulässig. Dies gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Speicherung und Bearbeitung in elektronischen Systemen.

Die verwendeten Quellen mit der Einstufung VS-NfD wurden durch das Bundesarchiv-Abteilung Militärarchiv in Freiburg (BArch-MA) zur Nutzung freigegeben.

Die Fotos und Tabellen wurden bereitgestellt durch das Presse- und Informationszentrum der Luftwaffe, die Bildstelle des BMVg, das Intranet Luftwaffe, die Referate des ehemaligen Führungsstabs der Luftwaffe sowie durch Mitglieder der Projektgruppe.

Herstellung:

Zentral-Druckerei Köln/Bonn

Fontainengraben 200, 53123 Bonn

© Kommando Luftwaffe

Berlin-Gatow / Köln-Wahn

Oktober 2013

Inhalt

Grußwort des Inspektors der Luftwaffe	VII
Vorwort des Chef des Stabes	IX
Vorbemerkungen des Projektteams	XI
Einleitung	1
1. NATO Strategien und konzeptionelle Grundlagen	5
2. Die Organisation des Führungsstabes der Luftwaffe	11
3. Stabsarbeit im Führungsstab der Luftwaffe	25
1. Grundlagen und Methoden der Stabsarbeit	25
2. Persönliche Eindrücke vom Führungsstab der Luftwaffe	29
1. Der Stabsdienstsoldat	29
2. Der Bürosachbearbeiter	32
3. Der Sachbearbeiter	33
4. Der Referent	36
5. Der Referatsleiter	41
6. Der Stabsabteilungsleiter	43
4. Die Jahre 1957 bis 1970, der Aufbau der Luftwaffe	49
1. Kapiteleinführung	49
2. Die Luftwaffe im Umfeld der strategischen Entwicklung	52
3. Die Aufstellung der Luftwaffe	54
4. Die Flugabwehr der Luftwaffe in den 1960er Jahren	60
5. Aufstellung und Umrüstung der Flugkörpergeschwader	69
6. Beschaffung und Einführung der Luftfahrzeug-Folgegeneration	74
1. F-104G STARFIGHTER	74
2. FIAT G-91	84
3. RF-4E PHANTOM	88
4. BELL UH-1D	94
5. TRANSALL C-160	97
7. Die Luftwaffe hilft und unterstützt bei Not- und Katastrophenfällen	102
8. Weiterverkauf fliegender Waffensysteme im Rahmen der deutschen Ausrüstungs- und Wirtschaftshilfe	106
9. Planungen zur Stationierung von Verbänden und Einrichtungen der Luftwaffe in Großbritannien	108
5. Die Jahre 1970 bis 1990, Umorganisation und Modernisierung	111
1. Kapiteleinführung	111
2. Beschaffung und Einführung des ALPHA JET	114

3.	F-4F PHANTOM	119
4.	Entwicklung, Beschaffung und Betrieb des TORNADO	123
5.	Das „ROLAND-PATRIOT- Abkommen“ im Spiegel der ministeriellen Arbeit	132
6.	Objektschutz in der Luftwaffe	137
7.	Radarführungsdienst und Einsatzführungsdienst	144
8.	Fernmelde- und Elektronische Aufklärung der Luftwaffe	150
6.	Die Jahre 1990 bis 2012, Neuorganisation und auftragskonforme Anpassung	155
1.	Kapiteleinführung	155
2.	Die Luftwaffe im wiedervereinigten Deutschland	159
1.	Übernahme von Waffensystemen der NVA	161
2.	Übernahme von Flugabwehrraketen- und Radarführungssystemen der NVA-Luftstreitkräfte	167
3.	Das Waffensystem MiG-29 in der Luftwaffe	169
4.	Air Policing und Sicherung des deutschen Luftraums	175
3.	Die konzeptionelle Neuausrichtung der Luftwaffe und die Luftwaffenstrukturen ...	178
4.	Die Personalstrukturmodelle der Streitkräfte seit den 1990er Jahren	185
5.	Nationale Einsatz- und Führungsgrundsätze - LDv 100/1	190
6.	Die Luftwaffe im Einsatz	195
1.	Einsatz des deutschen NATO „AMF-Air“-Kontingents	195
2.	Auslandseinsätze der Luftwaffe	198
3.	Führungsfähigkeit beim Einsatz der Luftwaffenkräfte	209
7.	Die Entwicklung der Luftwaffenlogistik	211
8.	Kooperationen zwischen Luftwaffe und Industrie	215
9.	Die Luftwaffe als internationaler Partner	223
10.	Verkauf von PATRIOT-Systemen der Luftwaffe an die Republik Korea	225
11.	Entwicklung, Beschaffung und Nutzung des EUROFIGHTER	230
12.	Entwicklung und Beschaffung des Hubschraubers NH90	240
13.	Das Transportflugzeug Airbus A400M	243
14.	Unmanned Aerial Systems in der Luftwaffe	249
15.	Luftsicherheitsgesetz und Behandlung von Terrorflugzeugen	255
16.	Konzept für den Aufbau eines Weltraumlagesystems	258
7.	Epochenübergreifende Einzelthemen	265
1.	Kapiteleinführung	265
2.	Personalmanagement in der Luftwaffe	268
1.	Werdegangssystematik, Förderstrategie, Verwendungsaufbau	268
2.	Die besondere verwendungsbezogene Altersgrenze (BO 41) für Besatzungen strahlgetriebener Kampfflugzeuge	274

3.	Die Neuausrichtung „Fliegerischer Dienst (Jet)“	279
3.	Die Ausbildung in der Luftwaffe	286
1.	Die Ausbildung der Unteroffiziere und der Offiziere	286
2.	Die Ausbildung zum Strahlflugzeugführer	298
3.	Übungs- und Ausbildungseinrichtungen der Luftwaffe im Ausland	300
4.	Innere Führung und Tradition	310
1.	Das Bild des Offiziers und des Unteroffiziers in der Luftwaffe.....	310
2.	Weisung für die Luftwaffe Nr. 1101 - „Erziehung in der Luftwaffe“	313
3.	Traditionspflege in der Luftwaffe	319
5.	Bearbeitung der militärischen Infrastruktur im Führungsstab der Luftwaffe	329
6.	Planungsbeitrag der Luftwaffe zum Bundeswehrplan	333
7.	Flexible Haushaltsführung	337
8.	Fluglärm durch Kampffjets	339
9.	Flugsicherheit im Flugbetrieb der Bundeswehr	344
10.	Die Flugbereitschaft BMVg und der Parlamentarische Lufttransport	349
8.	Momentaufnahmen aus der FÜ L- Geschichte	355
9.	Schlusswort der Projektgruppe	363
10.	Anhang	
1.	Die Inspektoren der Luftwaffe	365
2.	Die Stellvertreter des Inspektors und die Chefs des Stabes FÜ L	381
3.	Chronologie	383
4.	Abkürzungsverzeichnis	403

Grußwort des Inspektors der Luftwaffe



Liebe Lesenden und Leser der Chronik.

Am 30. September 2012 wurden die Führungsstäbe der Teilstreitkräfte und militärischen Organisationsbereiche im Rahmen der umfangreichen Neuausrichtung der Bundeswehr im Bundesministerium der Verteidigung aufgelöst. Damit endete für die Luftwaffe eine Ära überaus erfolgreicher ministerieller Arbeit, mit der die Expertise und Kompetenz für die „dritte Dimension“ in die Entscheidungsabläufe des Ministeriums eingebracht wurden. Voraussetzung dafür war die stete, zielgerichtete Weiterentwicklung der Luftwaffe zu einer, den jeweiligen politischen und operativen Erfordernissen Rechnung tragenden, verlässlichen Teilstreitkraft.

Die Reform der Bundeswehr wird zu neuen, schlanken Streitkräften und einer schlagkräftigen Luftwaffe führen. Bei dieser Entwicklung wird die Luftwaffe die kampfstärke Teilstreitkraft, der glaubwürdige Partner und der leistungsfähige Dienstleister bleiben, der in den vergangenen Jahrzehnten einen substanziellen Beitrag zur Sicherheit unseres Landes in einem dynamischen sicherheitspolitischem Umfeld geleistet hat.

Chroniken dienen der Absicht, dem Leser einen zeitlich geordneten Überblick über Erinnerns- und Bewahrenswertes zu verschaffen. Damit weisen sie auch die Richtung für die Zukunft auf. Die vorliegende Chronik des Führungsstabes der Luftwaffe erfüllt diesen Anspruch in eindrucksvoller Weise. Sie leistet einen bedeutsamen Beitrag zur Geschichte der Luftwaffe von ihrer Aufstellung

bis in die Gegenwart. Zugleich legt sie damit die Basis, die vor uns stehende Weiterentwicklung der Luftwaffe als folgerichtigen Prozess zu verstehen.

Überzeugend legt sie die Arbeit des Führungsstabes der Luftwaffe im BMVg dar und arbeitet die besondere Rolle des Inspektors als oberster Truppenführer der Luftwaffe einerseits und die des ministeriellen Abteilungsleiters andererseits heraus.

In drei historischen Blöcken werden die Entwicklungslinien und Schwerpunkte der Luftwaffe dargestellt und in den jeweiligen sicherheitspolitischen und gesamtstaatlichen Kontext eingebettet.

Die Einnahme neuer Strukturen in der Luftwaffe, die Gliederungen und Aufträge der Verbände und Einheiten wie auch die Einführung und Nutzung von Waffensystemen werden so für die Leserin und den Leser verständlich abgeleitet und nachvollziehbar.

Deutlich wird zugleich: Die Luftwaffe ist die Teilstreitkraft, die von Beginn an tief in die NATO integriert und multinational ausgerichtet ist. Sie war und ist eine Einsatzluftwaffe.

Die epochenübergreifenden Betrachtungen vervollständigen mit Fragen zur Tradition und der Inneren Führung die chronologische Übersicht. Sie beschreiben die Grundpfeiler unseres Dienens, die uns Sicherheit im Handeln und Kontinuität im Tun geben.

Auch eine Portion Humor fehlt am Schluss der Chronik nicht. Sie rundet diesen interessanten Überblick über die wesentlichen Wegmarken des Führungsstabes der Luftwaffe ab.

Im Namen meiner Vorgänger im Amt danke ich all den Frauen und Männern in Luftwaffenuniform, den zivilen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Fü L, wie auch den Angehörigen der anderen Abteilungen und Organisationsbereiche des Ministeriums, die seit Aufstellung unseres Führungsstabes mit bemerkenswertem Engagement, hoher Leistungsbereitschaft, Kompetenz und Kreativität dazu beigetragen haben, dass wir heute stolz auf unsere Luftwaffe blicken können.

Auch in Zukunft wird die Luftwaffe mit dem Kommando Luftwaffe in Berlin-Gatow einen wichtigen Teil zur Sicherheitsvorsorge unseres Landes erbringen und - gemeinsam mit verbündeten Luftstreitkräften - einen unverzichtbaren Beitrag für die Sicherheit unseres Landes und unserer Bündnispartner in der Domäne Luft- und Weltraum leisten.

Ich wünsche diesem umfangreichen und hervorragend recherchierten Kompendium viele Leser, die sich mit Interesse und Neugier einen Überblick über die geschichtlichen Ereignisse unserer Luftwaffe als Teil des Bundesministeriums der Verteidigung verschaffen wollen.

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized 'A' followed by 'arne Kreuzinger-Janik'.

Arne Kreuzinger-Janik

Vorwort des Chefs des Stabes



Sehr geehrte Leserin, sehr geehrter Leser!

Mit Ablauf des 31. März 2012 wurde der „Führungsstab der Luftwaffe“ und zum 30. September 2012 die schon nicht mehr ministerielle Nachfolge- und Übergangsorganisation „Stab des Inspektors der Luftwaffe“ im Zuge der Neuausrichtung der Bundeswehr aufgelöst.

Schon im Vorfeld dieses epochalen Schrittes reifte im Fü L der Entschluss, die eigene nahezu 55-jährige Geschichte nicht einfach „vergehen“ zu lassen. Deshalb begann zeitig nach der Phase der Umgliederung die intensive Arbeit an der Erstellung einer Chronik. Das hierfür gewählte Zeitfenster hat sich für das Team der Autoren aus meiner Sicht als das richtige erwiesen.

Diese kleine Projektgruppe bestehend aus ehemaligen und aktiven Angehörigen der Luftwaffe, alle „Fü L-erfahren“, widmete sich über geraume Zeit der Sammlung, Sichtung und Niederschrift der prägenden Ereignisse aus diesen mehr als fünf Jahrzehnten. Naturgemäß gestalteten sich die Quellenlage und die Einbeziehung von Zeitzeugen insbesondere zu den ersten Jahrzehnten des Führungsstabs der Luftwaffe schwierig. Zugleich waren die Anteile der jüngsten Vergangenheit mit ihrem Gehalt an persönlichen Erinnerungen sorgsam zu gewichten.

Umso mehr ist deshalb dem Team der Projektgruppe Anerkennung für die Ausdauer, Sorgfalt und den besonderen Charakter dieser Chronik zu zollen. Ich danke den Mitgliedern der Projektgruppe, die sich bis zum redaktionellen Finale engagiert eingebracht haben, sowie den zahlreichen Unterstützern für ihr ehrenamtliches Engagement.

Die Projektgruppe entschloss sich, einer „mosaikartigen“ Aufteilung in thematische Kapitel, Zeitabschnitte und epochenübergreifende Kapitel zu folgen, wie sie das Gerüst des nun vorliegenden Werks bildet. Der streckenweise starke Bezug zum Geschehen in der Luftwaffe außerhalb des Bundesministeriums der Verteidigung mag den Eindruck vermitteln, die Geschichte des FÜ L würde als Geschichte der Luftwaffe seit 1957 geschrieben. Ein solcher Eindruck ist nicht nur zutreffend, sondern auch gewollt, denn die Geschichte beider Körper, der Luftwaffe und des FÜ L, ist untrennbar miteinander verwoben.

Es waren die Themen der Luftwaffe, die den FÜ L als Stab des Inspektors der Luftwaffe täglich bewegten und es war das Denken und Handeln aller Mitarbeiter bis zur Führungsebene, die die Themen für die Luftwaffe setzten. Die Angehörigen des FÜ L, das lässt sich in dieser Pauschalität durchaus behaupten, dachten und fühlten für die Luftwaffe. Sie sahen sich als Teil, auch als ministerielle Repräsentanten dieser Teilstreitkraft und sind deshalb auch Teil ihrer Geschichte.

Vor diesem Hintergrund bitte ich die Leser, dieses Werk als Aufzeichnung zu behandeln, gefertigt von Nachgeborenen in der Rückschau mit heutigen Maßstäben. Nicht zu bewerten, sondern darzustellen war Auftrag und selbstgesetztes Ziel der Autoren. Die Chronik möge dazu anregen, sich zu freuen, sich zu wundern, wehmütig zu sein, die Zeit damals mit heutigen Zuständen zu vergleichen. Vermutlich wird sie manche Erinnerung und Diskussion anstoßen, die reichlich Stoff für Ergänzungen böten. Auch dies kann ein Zweck der Chronik sein.

Ich wünsche viel Vergnügen bei der Lektüre!

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'E. Staudacher'. The signature is written in a cursive style with a long horizontal stroke at the end.

Erich Staudacher

Vorbemerkungen des Projektteams

Der Bundesminister der Verteidigung, Dr. Thomas de Maizière, legte am 27. Mai 2011 die Eckpunkte für die Neuausrichtung der Bundeswehr fest. Eine wesentliche Folge dieser Neuausrichtung betraf die Spitzengliederung der Streitkräfte. Die bisher als Abteilungsleiter im Bundesministerium der Verteidigung angesiedelten Inspektore der Teilstreitkräfte sollten ihre militärischen Organisationsbereiche zukünftig außerhalb des Ministeriums führen. Damit war die Auflösung des Führungsstabs der Luftwaffe als Teil des Ministeriums besiegelt und gleichzeitig der Impuls eines Rückblicks auf die Geschichte dieses Stabes gesetzt.

Mit dieser Entscheidung geht die Ära einer militärischen ministeriellen Abteilung zu Ende, die ihren Anfang in einer sehr frühen Zeit der Wiederbewaffnung der Bundesrepublik Deutschland nahm. Nach Gründung der Bundeswehr am 12. November 1955 und mit Ministerweisung vom 14. November 1955 wurden für das Bundesministerium für Verteidigung ein vorläufiger Organisationsplan in Kraft gesetzt und elf ministerielle Abteilungen eingerichtet. Im Zuge dieser Maßnahmen wurde die Luftwaffe als Abteilung VI mit vier Unterabteilungen im Ministerium verankert. Am 1. Juni 1957 erfolgte dann die Umbenennung in „Führungsstab der Luftwaffe“ mit sieben Unterabteilungen und 38 Referaten. Der Führungsstab der Luftwaffe war nunmehr eine militärische Abteilung innerhalb einer obersten Bundesbehörde. An deren Spitze stand als militärischer Abteilungsleiter der Inspekteur der Luftwaffe.



Abb.: Hardthöhe mit Wirtschaftsgebäude, die „Pyramide“ genannt, im Hintergrund das „Fü L Gebäude“ 650

Am Ende aller Tage des Führungsstabs der Luftwaffe fand am 30. März 2012 im Gebäude 650 auf der Hardthöhe, in dem der Führungsstab bis dahin untergebracht war, der Appell zu dessen Auflösung statt. Damit ging eine mehr als 50 Jahre währende Geschichte des höchsten militärischen Stabes der Luftwaffe als ministerielle Instanz zu Ende. Im Rahmen dieses Appells stellte der

Stellvertreter des Inspektors, Generalleutnant Norbert Finster, fest, dass der Führungsstab der Luftwaffe eine „große Geschichte“ und herausfordernde Etappen durchlaufen habe. Der Chef des Stabes, Generalmajor Erich Staudacher, bilanzierte die „Ahnengalerie“ des Führungsstabs der Luftwaffe auf insgesamt 14 Inspektoren, 28 Stellvertreter und 25 Chefs des Stabes. Darüber hinaus haben über die Jahrzehnte insgesamt einige Tausend zivile und militärische Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in diesem höchsten Stab der Luftwaffe gedient.



Abb.: Appell mit dem Stellvertreter des Inspektors der Luftwaffe, Generalleutnant Finster und dem Chef des Stabes Fü L, Generalmajor Staudacher am 30. März 2012

In der neuen Bundeswehrstruktur bleibt der Inspekteur der Luftwaffe ab 1. April 2012 wie bisher höchster militärischer Vorgesetzter der Luftwaffe, jedoch außerhalb des Bundesministeriums der Verteidigung, ist aber diesem direkt nachgeordnet. Wesentliche Aufgaben des ehemaligen Führungsstabs der Luftwaffe werden seit dem 1. Oktober 2012 - nach einer sechsmonatigen Übergangsphase als „Stab Inspekteur der Luftwaffe“ - von der neu geschaffenen Dienststelle „Kommando Luftwaffe“ wahrgenommen.

Bereits im Jahr 2011 erteilte der Chef des Stabes Fü L die Weisung, mit einer „Chronik des Führungsstabs der Luftwaffe“ einen Rückblick auf die über 50-jährige Geschichte des Führungsstabes zu geben, der die Inspektoren der Luftwaffe bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben vor allem als Abteilungsleiter im Bundesministerium der Verteidigung unterstützt hat. Zudem sollte mit dieser Chronik die geschichtliche Leistung des höchsten Stabes der Luftwaffe festgehalten werden.

Die Federführung für die Erarbeitung der „Chronik Fü L“ lag zunächst beim Referat Fü L I 1. Alle anderen Referate waren jedoch zur Mitarbeit aufgefordert. Es sollte die gesamte Ära des Führungsstabs der Luftwaffe behandelt und mit externer Unterstützung durch ehemalige Angehörige des Führungsstabes sowie Historikerstaboffiziere aus dem Amtsbereich der Luftwaffe so professionell wie möglich in die Form einer Chronik gebracht werden.

Zentraler Anlass und Verpflichtung der Projektgruppe war nicht nur, die Fakten aus der Epoche des Führungsstabs der Luftwaffe darzustellen, sondern auch einen Eindruck von der Arbeit der Angehörigen des Führungsstabes anhand von Originalquellen authentisch abzubilden. Dabei kam es dem Team besonders darauf an, sich an schriftlichen Stellungnahmen und Empfehlungen in

Originaldokumenten zu orientieren, die für die Arbeit an einem speziellen Thema von besonderer Bedeutung waren (z.B. Vortragsnotizen, Leitungsvorlagen, Sprechzettel).

Diese „Chronik Fü L“ ist eine mosaikartige Sachdarstellung der Arbeit dieses Stabes und ein Beleg für die Leistung, die Kreativität und die Empathie der dort tätigen Menschen. Sie erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit und auf die durchgängige Erfüllung wissenschaftlicher Kriterien. Mit dem Vorsatz, möglichst alle Referate des Führungsstabs thematisch zu erfassen, geht natürlich auch die Gefahr einher, dass in dem einen oder anderen Beitrag nicht nur die ministeriellen Kernaufgaben widergespiegelt werden, trotzdem wurden sie der Vollständigkeit halber in das Gesamtwerk aufgenommen.

Alle Referate des Führungsstabs der Luftwaffe wurden zu Beginn des Projekts gebeten, Themen zu benennen, die aus ihrer Sicht für die Geschichte des Führungsstabs der Luftwaffe eine erwähnenswerte Rolle gespielt haben, und im weiteren Verlauf inhaltliche Zuarbeit zu einzelnen Themen zu leisten. Die Zuständigkeiten ergaben sich aus dem zuletzt gültigen Geschäftsverteilungsplan des Ministeriums.

Da der Aktenbestand bei den Referaten in den meisten Fällen jedoch nicht bis zu den Anfängen des Führungsstabs zurückreichte, bedurfte es auch umfangreicher Recherchen der Mitglieder der Projektgruppe beim Bundesarchiv - Abteilung Militärarchiv (BArch-MA) - in Freiburg.

Die vorliegende Chronik soll grundlegende Informationen zur Geschichte und Wirkungsweise des Führungsstabs der Luftwaffe als Organisationselement „Abteilung im Bundesministerium der Verteidigung“ bieten, andererseits aber durch die Auswahl der Themen auch den Bezug zur Luftwaffe als Ganzes gewährleisten. Sie grenzt sich dadurch von bisherigen Büchern und Chroniken zur Geschichte der Luftwaffe ab. Die Chronik beschränkt sich nicht auf Aufgabenbeschreibungen, Auftragsdarstellungen und Gliederungsbilder, sie soll vielmehr die gesamte Ära des Führungsstabes der Luftwaffe von 1957 bis 2012 in einzelne Epochen gliedert, ergänzt durch ausgewählte epochenübergreifende Themen, darstellen. Die Historie des Führungsstabes der Luftwaffe ist in mehrere Themenbereiche gegliedert:

- Eckpunkte der Organisationsgeschichte des Führungsstabs der Luftwaffe,
- Facetten der Stabsarbeit,
- Zeitepochen (1. Epoche: 1955 bis 1970, 2. Epoche: 1970 bis 1990, 3. Epoche: 1990 bis zur Auflösung im Jahre 2012),
- Epochenübergreifende Entscheidungen und Maßnahmen oder ausgewählte Sachthemen.

Die „Chronik Fü L“ enthält darüber hinaus zur Dokumentation:

- die Plakatserie „Inspekture der Luftwaffe“,
- eine Namensliste aller Stellvertreter des Inspektors der Luftwaffe und aller Chefs des Stabes Fü L sowie
- eine Chronologie der wichtigsten Ereignisse im Führungsstab und in seinem Umfeld.

Die Chronik des Führungsstabs der Luftwaffe soll exemplarisch die über die Jahrzehnte erbrachte Stabsarbeit repräsentieren. Es finden sich in ihr ausgewählte Themenbereiche wieder, die in der Geschichte des Führungsstabs eine bedeutende, zuweilen auch eine herausragende Rolle gespielt haben. Es sollen aber auch die politischen, gesellschaftlichen und militärstrategischen Herausforderungen und Veränderungen widergespiegelt und nicht zuletzt die spezifische Arbeitsweise einer Abteilung im Bundesministerium der Verteidigung (Konsensprinzip) und das jeweilige Vertreten der Luftwaffen-Position im Umfeld der Abteilungen dargestellt werden.

Eine Ära von über 50 Jahren mit derart einschneidenden historischen Ereignissen verdient eine gehaltvolle Würdigung. Gleichwohl kann es nicht gelingen, dieser Ära in der vorliegenden Chronik in jeder Hinsicht gerecht zu werden. Es ist deshalb erforderlich, sich auf eine Auswahl von Aspekten

und Ereignissen zu beschränken. Eine detaillierte historische Darstellung war für die Projektgruppe weder das Ziel noch von irgendeiner Seite gewollt. Zudem wäre es vermessen und im Rahmen dieser Chronik auch nicht leistbar, die Entwicklung und die mannigfaltigen Facetten der Stabsarbeit im Führungsstab der Luftwaffe über die Jahrzehnte hinweg detailliert abzubilden. Vielmehr besteht die Absicht, den Führungsstab der Luftwaffe in seiner Entwicklung und anhand ausgewählter bedeutsamer Themen darzustellen und dabei auch den ein oder anderen Zeitzeugen und die Inspektoren in ihrer jeweiligen Ära zu berücksichtigen.

Diese Chronik stellt gleichsam den Schlussstein der Arbeit des Führungsstabs der Luftwaffe als ministerielle Abteilung dar. Sie soll als Beitrag zur Erörterung der Geschichte der Luftwaffe in der politisch-historischen Bildung nutzbar sein und zugleich allen ehemaligen Angehörigen des Führungsstabes der Luftwaffe ermöglichen, sich an „ihre Zeit“ im Führungsstab der Luftwaffe zu erinnern und vielleicht auch Anreize für Verbindungsaufnahmen und Gespräche mit ehemaligen Vorgesetzten, „Leidensgenossen“, Mitstreitern oder Bekannten zu schaffen.



*Abb.: Eingangsbereich des Führungsstabs der Luftwaffe ...von außen
...und von innen.*



Einleitung

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland sah sich von Beginn an mit der Frage der äußeren Sicherheit konfrontiert. Die Blockade Westberlins 1948 und die Wiederbewaffnung in der „Sowjetisch Besetzten Zone“ (SBZ) führten die potenzielle Bedrohung aus dem Osten deutlich vor Augen. Frühere Wehrmachtsgenerale wie Adolf Heusinger und Hans Speidel wandten sich deshalb an Bundeskanzler Konrad Adenauer und wiesen auf die Notwendigkeit der Aufstellung westdeutscher Streitkräfte hin. Adenauer erkannte die mit einem Wehrbeitrag verbundene Chance, auf diesem Weg die politische Souveränität der Bundesrepublik zu erreichen. Ende 1949 erklärte er die Bereitschaft, ein westdeutsches Kontingent in eine künftige europäische Armee einzubringen. Die Westmächte reagierten jedoch zunächst zurückhaltend bis ablehnend. Im Mai 1950 gestanden sie dem Bundeskanzler immerhin die Berufung von General a. D. Gerhard Graf von Schwerin als Militär- und Sicherheitsberater zu.

Auftrieb erhielten die sicherheits- und verteidigungspolitischen Aktivitäten der Bundesregierung durch den Ausbruch des Koreakrieges. Unter großer Geheimhaltung, aber in Abstimmung mit den Westalliierten, veranlasste Adenauer die Einberufung eines militärischen Expertenausschusses, der vom 6. bis 9. Oktober 1950 im Kloster Himmerod in der Eifel zusammenkam. Der Ausschuss befasste sich mit grundsätzlichen Fragen der Verteidigung Westeuropas, der Struktur künftiger westdeutscher Streitkräfte sowie ihrer Einordnung in den demokratischen Staat. Die Ergebnisse wurden in einer Denkschrift zusammengefasst, die für den späteren Aufbau der Bundeswehr wegweisend werden sollte. Die „Himmeroder Denkschrift“¹ ist gewissermaßen die Geburtsurkunde der Bundeswehr.



Abb.: Theodor Blank

Bereits im Oktober 1950 wurde die von General a. D. von Schwerin wahrgenommene Beraterfunktion aufgegeben. Stattdessen ernannte Adenauer den CDU-Abgeordneten Theodor Blank zum

¹ Vgl. Intranet Streitkräftebasis Informationsportal: Ein Expertenausschuss im Auftrag der Bundesregierung erarbeitete anlässlich einer geheimen Tagung im Kloster Himmerod (Eifel) vom 3.- 9. Oktober 1950 Überlegungen zu einer Wehrverfassung der Bundesrepublik Deutschland, später als „Himmeroder Denkschrift“ bezeichnet. (10.01.2013).

„Beauftragten für die mit der Vermehrung der alliierten Truppen zusammenhängenden Fragen“. Zu Blanks engsten militärischen Beratern gehörten die Generale a. D. Heusinger und Speidel. Im Frühjahr 1951 erörterten sie mit Vertretern der Westalliierten in den sogenannten „Petersberger Gesprächen“ den Rahmen für die künftigen westdeutschen Streitkräfte.



*Abb.: Adolf Heusinger, Theodor Blank und Hans Speidel
vor der Ermekeilkaserne in Bonn 1955*

Das „Amt Blank“², wie die Dienststelle der Einfachheit halber genannt wurde, war die Keimzelle des künftigen Bundesministeriums für Verteidigung. Auch auf der parlamentarischen Ebene gewann die Sicherheitspolitik zunehmend an Bedeutung. Im Sommer 1952 berief der Deutsche Bundestag hierfür einen eigenen Ausschuss unter der Leitung des CSU-Abgeordneten Franz Josef Strauß. Das Gremium, das ab Anfang 1953 unter der Bezeichnung „Ausschuss für Fragen der europäischen Sicherheit“ firmierte, war der Vorläufer des heutigen Verteidigungsausschusses.

Innerhalb der Bevölkerung war die Frage eines Wehrbeitrages der Bundesrepublik freilich heftig umstritten. Der erst wenige Jahre zurückliegende Zweite Weltkrieg war in weiten Teilen der Öffentlichkeit noch in nachhaltiger Erinnerung. Erste Signale seitens der Bundesregierung in Richtung Wiederbewaffnung riefen deshalb Entrüstung und Protest hervor. Die „Ohne-mich-Bewegung“, die vor allem zwischen 1950 und 1953 großen Zulauf erhielt und in den Medien stark wahrgenommen wurde, vereinte Personen unterschiedlichster Herkunft und Motivation bei zahlreichen Demonstrationen gegen die Wiederbewaffnung. Sie gewann jedoch nicht die nötige politische Geschlossenheit und blieb erfolglos, zumal die Regierungspolitik insgesamt das Vertrauen der Mehrheit der Menschen durchaus genoss. Allerdings verstummten die öffentlichen Proteste nie ganz und lebten in den folgenden Jahren wiederholt auf; so etwa anlässlich der Einführung der allgemeinen Wehrpflicht und der Auseinandersetzung um die atomare Bewaffnung der Bundeswehr.

² Offizielle Bezeichnung: „Dienststelle des Beauftragten des Bundeskanzlers für die mit der Vermehrung der alliierten Truppen zusammenhängenden Fragen“.

Nachdem die Verhandlungen zur europäischen Verteidigungsgemeinschaft gescheitert waren, blieb die Mitgliedschaft der Bundesrepublik Deutschland in der NATO der einzige Weg zur Wiederbewaffnung.³

Am 9. Mai 1955 trat die Bundesrepublik Deutschland der NATO bei, nachdem sie vier Tage zuvor mit Beendigung des Besatzungsstatuts eine teilweise Souveränität erhalten hatte.

Mit der Aufstellung der Bundeswehr als Verteidigungsbeitrag der Bundesrepublik zum westlichen Bündnis wurde auch das Amt Blank am 7. Juni 1955 in das Bundesministerium für Verteidigung (später Bundesministerium der Verteidigung) umgewandelt.

Der 200. Geburtstag des preußischen Heeresreformers Scharnhorst gab den Rahmen für die feierliche Überreichung der Ernennungsurkunden an die ersten 101 Freiwilligen der Bundeswehr in der Bonner Ermeikeilkasernen am 12. November 1955, was in der Presse als die „Geburtsstunde der neuen Streitkräfte“⁴ herausgestellt wurde.



Abb.: Die ersten 101 Freiwilligen der neuen Bundeswehr erhalten am 12. November 1955 ihre Ernennungsurkunden

Zwei Tage darauf wurde aus der Unterabteilung II/6 „Luftwaffe“ des fünf Monate zuvor aus der Dienststelle Blank hervorgegangenen Bundesministeriums für Verteidigung die Abteilung VI „Luftwaffe“ gebildet; aus dieser wiederum ging am 1. Juni 1957 schließlich der Führungsstab der Luftwaffe hervor.

³ Auf Initiative Frankreichs sollte sich eine von den westlichen Alliierten bereits Ende 1950 gebilligte deutsche Wiederbewaffnung im Rahmen einer westeuropäischen Armee vollziehen. Am 27.05.1952 unterzeichneten die sechs Staaten der Montanunion den Vertrag zur Europäischen Verteidigungsgemeinschaft (EVG). Der Vertrag wurde durch den Bundestag genehmigt und am 19.03.1953 durch die Bundesrepublik ratifiziert, scheiterte jedoch am 31.08.1954 an der fehlenden Zustimmung der französischen Nationalversammlung.

⁴ Vgl. Artikel in „Die Welt“ vom 14.11.1955.

1. NATO Strategien und konzeptionelle Grundlagen

Die Bundesrepublik Deutschland war seit Beginn der Mitgliedschaft in der NATO (9. Mai 1955) auch in die strategischen und konzeptionellen Planungen des Bündnisses einbezogen. Die Streitkräfte der Bundesrepublik Deutschland unterlagen mit ihrer Aufstellung dem Primat der Politik; dies hatte unmittelbaren Einfluss auf die Bundeswehr - und somit auch auf die Luftwaffenplanungen, die sich am Konzept des Bündnisses zu orientieren hatten.

Massive Retaliation

Die strategischen Überlegungen der NATO gründeten 1952 auf der Erkenntnis, dass die strategische Luftflotte der USA alleine nicht mehr ausreichend war, um die Sowjetunion glaubhaft abzuschrecken. Die deshalb innerhalb der NATO geplante konventionelle Rüstung kam jedoch insbesondere bei den europäischen Mitgliedern nicht so zügig voran, wie man sich das erhofft hatte. Die Planungen der NATO sahen daher vor, zunächst durch einen massiven Einsatz aller konventionellen Mittel einen sowjetischen Angriff soweit wie möglich ostwärts des Rheins zu verzögern, um dann durch eine nukleare Gegenoffensive der strategischen Luftstreitkräfte eine Entscheidung herbeizuführen. Als letzte Phase sollte schließlich ein Gegenangriff erfolgen, um die Sicherheit des NATO-Bündnisbereichs wiederherzustellen.

Stellten ursprünglich die Landstreitkräfte die Hauptkräfte für eine Verteidigung Westeuropas dar, so sollten nun die taktischen und strategischen Luftstreitkräfte mit massivem Einsatz von Nuklearwaffen die Entscheidung herbeiführen. Das Konzept der „Massive Retaliation“ wurde vom NATO-Rat im Dezember 1954 gebilligt und mit der Verabschiedung des strategischen Dokuments MC 14/2⁵ im März 1957 zum offiziellen Konzept der NATO erklärt. Die „Schwert-Schild-Konzeption“ betonte als Schwert die strategischen Luftstreitkräfte mit nuklearer Bewaffnung. Die konventionellen Streitkräfte sollten als Schild unter anderem den Schutz einsatzwichtiger Flugplätze, Radarstationen oder Raketenbasen sichern. Der Führungsstab der Luftwaffe leitete daraus für die deutschen Luftstreitkräfte den Auftrag ab, sich im Rahmen dieser NATO-Strategie auf den taktischen Bereich auszurichten.⁶

Mit der MC 70 (Minimum Essential NATO Force Requirements) wurden diejenigen NATO-Kräfte beschrieben, die zur Durchsetzung der Konzeption notwendig waren. Demnach mussten die Luftstreitkräfte der NATO-Partner massiv gestärkt und auf den nuklearen Auftrag hin ausgerichtet werden. Ein bundesdeutscher Verteidigungsbeitrag mit der Aufstellung von Streitkräften spielte dabei eine nicht unerhebliche Rolle. Insbesondere die Luftwaffe musste sowohl ihre konzeptionellen als auch materiellen Planungen daraufhin ausrichten und wurde somit verpflichtet, für den Zeitraum von 1958 bis 1963 MATADOR- und NIKE-Bataillone für das Verbringen von nuklearen Gefechtsköpfen aufzustellen.

So ist es nicht verwunderlich, dass der erste Inspekteur der Luftwaffe, Generalleutnant Josef Kammhuber, im Falle eines Krieges konsequent den Einsatz von nuklearen Waffen und die Bereitstellung von Trägermitteln durch seine Teilstreitkraft thematisierte. Seine zahlreichen Aufforde-

⁵ Die Details der strategischen als Schild- und Schwerttheorie bezeichneten NATO-Planung wurden im Dokument des Militärausschusses MC 14/2 vom 21. März 1957 niedergelegt.

⁶ Vgl. Bundesarchiv-Abteilung Militärarchiv Freiburg (BArch-MA), BL 1/1753, BMVg FÜ L II, „Studie offensive Verteidigung“ von 1959.

rungen an seine Kommandeure, sich auf einen eventuellen Atomkrieg einzustellen, spiegeln deutlich die Planungen der NATO wider.⁷

Die Erstausrüstung für die deutsche Luftwaffe konnte nur durch die Vereinigten Staaten von Amerika zeitgerecht und in der entsprechenden Anzahl zur Verfügung gestellt werden, so u.a. als Nuklearwaffenträger das Kampfflugzeug F-84F oder das Flugabwehrsystem NIKE. Folgerichtig wurden die deutschen Flugzeugführer und das deutsche Flugabwehrpersonal in den USA ausgebildet. Die gute Zusammenarbeit mit den amerikanischen Streitkräften und die damalige NATO-Konzeption in Verbindung mit der Analyse der gegnerischen Luftstreitkräfte sowie die politische Forderung einer Wiederbelebung der deutschen Rüstungsindustrie mit der Fertigung von Lizenzbauten in Deutschland waren in den Folgejahren wegweisend für die Auswahl der Waffensysteme der Nachfolgeneration.

Eine Studie zur Planung des Aufbaus der Luftwaffe bis 1965 ging davon aus, dass der Kampf der Luftwaffe nur unter Einsatz nuklearer Waffen erfolgreich zu führen sei und das bemannte Flugzeug als der Hauptträger und Flugkörper als Ergänzungswaffen zu betrachten seien.⁸ Vor diesem Hintergrund wurden Ende 1958 die Einführung des Kampfflugzeugs F-104G STARFIGHTER in die Luftwaffe und die Aufstellung von Flugkörpergeschwadern PERSHING I entschieden.

Als wesentliche Aufgaben der Luftwaffe innerhalb der NATO-Konzeption wurden der Kampf gegen feindliche Luftstreitkräfte (Counter Air), die Abriegelung des Kampfgebietes (Interdiction) sowie die Unterstützung der Landstreitkräfte (Ground Support) angesehen. So begründete Fü L III 1 die Entscheidung zur Einführung der F-104G mit der NATO-Konzeption und den Bündnisverpflichtungen, für die dieses Flugzeug ein Optimum an technischen und taktischen Gesichtspunkten erfüllte.⁹

Für die deutschen Luftstreitkräfte waren Anfang der 1960er Jahre zudem die geographische Lage der Bundesrepublik, die Versorgungslage sowie die Dislozierungsmöglichkeiten bei der Auswahl des Hauptwaffensystems der Luftwaffe von Bedeutung. Wegen der geringen Tiefe der Bundesrepublik in Ost-West-Ausrichtung sowie des operativen Erfordernisses eines Abstandes von 150 bis 200 km der Luftwaffenflugplätze zur innerdeutschen Grenze, waren Flugplätze innerhalb dieses Bereiches immer einer großen Gefährdung ausgesetzt. Daher wurden hohe Anforderungen an Frühwarn-, Melde- und Leitsysteme für die Luftverteidigung sowie an ein Interceptor-Kampfflugzeug¹⁰ gestellt. Da das NATO-Konzept eine bedingt bewegliche Verteidigung innerhalb Deutschlands vorsah, mussten auch die Waffensysteme reaktionsschnell und mobil ausgelegt sein.

Zur Umsetzung dieser Forderungen unternahm die Luftwaffe auch Versuche mit sogenannten „Senkrechtstartern“ und erprobte u.a. den Start der F-104G von kleinen mobilen Startgestellen mit Hilfe von Startraketen. Diese Versuche („Zero Length Launch“/ZELL) wurden jedoch ebenso wie eine andere Variante mit Katapultstart und Hakenfang-Landung („Short Airfield for Tactical Support“/SATS) kurz vor der Zulassung zum Truppenversuch aufgrund des Strategiewechsels der NATO hin zur „Flexible Response“ durch den Inspekteur der Luftwaffe im Oktober 1966 eingestellt.¹¹

⁷ Vgl. Pommerin, Reiner: Von der „Massive Retaliation“ zur „Flexible Response“, in: Vom Kalten Krieg zur Deutschen Einheit, hrsg. v. MFGA, München 1995, S. 531.

⁸ BArch-MA, BL 1/1753, BMVg Fü L II, „Studie offensive Verteidigung“ von 1959.

⁹ BMVg Fü L III 1 vom 08.06.1966.

¹⁰ Jagdflugzeug / Abfangjäger.

¹¹ Vgl. Schlieper, Andries: Die Wechselwirkung Taktik-Technik-Mensch. Die Einführung des Flugzeugs F-104G in die deutsche Luftwaffe und die „Starfighter-Krise“ von 1965/66, in: Vom Kalten Krieg zur Deutschen Einheit, hrsg. v. MFGA, München 1995, Seite 554-566.

Während in den folgenden Jahren für die Beschaffung der Nachfolge-Waffensysteme der Luftwaffe noch die NATO-Strategie der „Massive Retaliation“ als Planungsgrundlage diente, wurde in den USA und in den NATO-Gremien bereits eine neue Strategie entwickelt. Das Weißbuch der Bundeswehr von 1970 stellte hierzu fest, dass „die wesentlichen Elemente der früheren Bundeswehrausstattung auf das alte strategische Konzept der ‚Massiven Vergeltung‘ abgestimmt [waren]: für die seit 1967 gültige Doktrin der Flexiblen Reaktion [seien] sie nicht optimiert.“¹²

Flexible Response

Die USA wollten als Reaktion auf einen möglichen sowjetischen Angriff auf Westeuropa mehr Optionen zur Verfügung haben und damit die Schwelle für einen Nukleareinsatz erhöhen. Die Bundesregierung fürchtete jedoch ein mögliches Aufweichen der amerikanischen Nukleargarantie für Europa und verlangte, wie auch weitere NATO-Staaten, mehr Mitspracherecht beim Einsatz der Atomwaffen und machte dies zur Bedingung für eine Zustimmung zur neuen Strategie.

Die Entscheidung über die neue NATO-Strategie fiel erst nach langen Diskussionen und einem Kompromiss bezüglich des Mitspracherechts in nuklearen Fragen zu Gunsten der „Flexible Response“. Die NATO verabschiedete die neue Strategie am 13./14. Dezember 1967 und legte die Einzelheiten hierzu im strategischen Dokument MC 14/3 vom 16. Januar 1968 nieder.

Die „Flexible Response“ sah drei Reaktionsformen auf einen Angriff vor, die entweder einzeln, nacheinander oder gleichzeitig angewendet werden konnten. Einem Angriff konnte erstens entweder auf gleicher Stufe, zusätzlich verbunden mit der Androhung einer möglichen nuklearen Eskalation, oder zweitens durch eine vorbedachte Eskalation mittels räumlicher Ausweitung der Kampfhandlungen oder drittens durch den direkten Einsatz von taktischen oder strategischen Nuklearwaffen begegnet werden.

Der 1967 erschienene „Harmel-Bericht“¹³ erläuterte das der „Flexible Response“ zugrunde liegende „Zwei-Säulen-Prinzip der Militärischen Sicherheit“ durch Abschreckung des Gegners und einer gleichzeitigen Politik der Entspannung zur Erreichung politischer Fortschritte beispielsweise bei Abrüstungsverhandlungen. Dieses Prinzip wurde am 31. Mai 1984 durch die Washingtoner Erklärung des Nordatlantikrates erneut bestätigt und war bis zum Ende des Ost-West-Konfliktes Anfang der 1990er Jahre das gültige NATO-Konzept.

Zur glaubwürdigen Umsetzung der „Flexible Response“ benötigte die NATO eine ausgewogene Struktur des Abschreckungs- und Verteidigungspotenzials durch konventionelle Streitkräfte, nukleare Kurz- und Mittelstreckenwaffen und nuklear-strategische Waffen.¹⁴

Die ab Mitte der 1970er Jahre erkennbare Entwicklung der SS 20-Mittelstreckenraketen mit nuklearen Sprengköpfen seitens der Sowjetunion drohte die gesamte bisherige NATO-Strategie zu sprengen und sinnlos zu machen, da damit die NATO keine Zeit mehr haben würde, mit konventionellen Streitkräften zu reagieren und erst später nuklear zu eskalieren. Die Sowjetunion hätte somit in einer Zeit, als die Abrüstungsverhandlungen zu den strategischen Interkontinentalraketen (SALT II)¹⁵ bereits begonnen hatten, Mitteleuropa innerhalb kürzester Zeit mit nuklearen Mitteln erreichen können.

¹² Vgl. Fischer, Kurt / Schmidt / Leber / Apel: „Vom Kalten Krieg zur Deutschen Einheit“, hrsg. v. MFGA, München 1995.

¹³ Als „Harmel-Bericht“ bezeichnet man den durch den belgischen Außenminister Pierre Harmel angeregten Bericht zur Lage der NATO angesichts der bestehenden NATO-Strategie „Massive Vergeltung“ (MC 14/2) von 1957.

¹⁴ Vgl. BMVg, Weißbuch 1985, Zur Lage und Entwicklung der Bundeswehr.

¹⁵ Die SALT-Verträge (Verträge zur nuklearen Rüstungsbegrenzung) erhielten ihren Namen durch die Gespräche zur Begrenzung strategischer Rüstung (Strategic Arms Limitation Talks) von 1969 bis 1979. Diese Verträge wurden zwischen den USA und der UdSSR geschlossen. Wichtigstes Ergebnis der Verhandlungen ist der im Mai 1972 unterzeichnete ABM-Vertrag.

Die Reaktion des westlichen Bündnisses darauf war der NATO-Doppelbeschluss vom 12. Dezember 1979. Dieser besagte, dass der Westen ohne Verzicht der Sowjetunion auf die Weiterentwicklung der SS 20 nachrüsten und in Europa, insbesondere in der Bundesrepublik Deutschland, ebenfalls Mittelstreckenraketen stationieren müsste. Doch zunächst sollte bis zu dieser Stationierung der Verhandlungsweg mit der Sowjetunion gesucht werden, mit dem Ziel deren Raketen abzubauen, um im Westen gar nicht erst nachrüsten zu müssen.¹⁶

Zur Unterstützung der „Flexible Response“ hatte die Bundesrepublik sich bereit erklärt, für die stärker betonte konventionelle Reaktion ihre Streitkräfte entsprechend auszurichten und deren Kampfkraft zu steigern. Dafür wurde zunächst ein leistungsstärkeres Aufklärungsflugzeug benötigt, da die deutschen Aufklärungsmöglichkeiten ohne Nacht- und Schlechtwetteraufklärung nicht mehr den NATO-Anforderungen entsprachen. Der Inspekteur der Luftwaffe, Generalleutnant Steinhoff, ließ 1967 ein neues Konzept der Luftwaffe erarbeiten, das die Einführung der RF-4E PHANTOM als schnell zu beschaffendes Trägersystem vorsah. Als Nachfolgemodell für die F-104G wurde der MRCA TORNADO in die Planung eingebracht, der eine hohe Durchsetzungs- und Überlebensfähigkeit haben sollte.¹⁷

Bereits im Mai 1978 hatte die NATO ein langfristiges Verteidigungsprogramm, das bis in die 1990er Jahre reichte, zur Verbesserung der konventionellen Potenziale verabschiedet.

Die Strategie der „Flexible Response“ blieb unverändert gültig, da man hierzu keine Alternative sah. Allerdings musste die Bereitstellung von Streitkräften verbessert werden. Alle Einsatzplanungen der Luftwaffe waren auf die „Vorneverteidigung“ ausgerichtet. So war die Fähigkeit zur Bekämpfung des Gegners in der Tiefe ein Bestandteil der „Flexible Response“, besonders der Kampf gegen die gegnerischen Luftangriffskräfte bereits auf deren Einsatzbasen. Reichweite, Geschwindigkeit und Durchsetzungsvermögen waren ebenso notwendig wie eine hohe Reaktionsfähigkeit und Flexibilität. Integrierte und zentral geführte Einsätze zusammen mit Bündnispartnern wurden zum wesentlichen Merkmal der Luftwaffe.

Eine Modernisierung der bodengestützten Flugabwehrraketensysteme der Warschauer-Pakt-Staaten setzte einerseits eine höhere Anzahl an Jagdflugzeugen für deren offensive Operationen frei und erschwerte andererseits die Möglichkeit des Eindringens westlicher Systeme in deren Luftraum. Die Fähigkeit zur integrierten Luftverteidigung der NATO musste daher u.a. durch eine Modernisierung und Beschaffung der Flugabwehrsysteme ROLAND und PATRIOT verbessert werden. Dazu wurde am 6. Dezember 1983 das deutsch-amerikanische Abkommen zur Stärkung der Luftverteidigung in Europa abgeschlossen, das die Beschaffung der Waffensysteme ROLAND und PATRIOT vorsah („ROLAND-PATRIOT-Abkommen“).

Krisenmanagement und „Out-of-Area“-Operationen

Mit dem Zusammenbruch des Warschauer Paktes entfiel die Hauptbedrohung für die NATO-Staaten, so dass die NATO ihre Aufgaben neu definieren musste. Am 8. November 1991 beschloss sie daher eine neue Strategie. Die NATO wollte ihr vorhandenes System nutzen und zu einem Instrument des Krisenmanagements umwandeln, ohne jedoch den Erhalt der Verteidigungsfähigkeit zu vernachlässigen. Damit legte die NATO das Fundament für die Teilnahme an friedenserhaltenden sowie Krisenmanagement-Operationen und änderte ihre Strategie allmählich von einer rein militärisch ausgerichteten zu einer politisch-militärischen Strategie, die den Dialog und die Kooperation betonte.

¹⁶ Vgl. Leber, Georg: Die konventionelle Verteidigung Mitteleuropas, in: Vom Kalten Krieg zur Deutschen Einheit, hrsg. vom MGFA, München 1995, S.240-245.

¹⁷ Vgl. BArch-MA, BL 1/14707, Tagebuch InspL vom 07.04.1967 u. BArch-MA, BL 1/12747, BMVg FÜ L I v. 28.01.1969.

Bereits 1992 erweiterte die NATO ihre Konzeption, indem sie ihre Bereitschaft zu Einsätzen auch außerhalb des Bündnisgebietes („Out-of-Area“-Einsätze) im Rahmen von Mandatierungen durch die Vereinten Nationen oder die OSZE erklärte.

Der Wandel der Strategie in Verbindung mit der geänderten sicherheitspolitischen Lage in Europa verlangte nun auch von der Bundeswehr die Beteiligung an den Einsätzen der NATO. War der Einsatz des Waffensystems ALPHA JET und des Flugabwehrpersonals im Rahmen der Allied Mobile Force (AMF)¹⁸ in der Türkei zur Absicherung eines möglichen Angriffs aus dem Irak noch von der alten Strategie geprägt, musste sich die Luftwaffe durch ihre Beteiligung an den Operationen über Bosnien oder im Kosovo¹⁹ bereits bei neuen Aufgaben beweisen.

Die Anforderungen an die NATO entwickelten sich insbesondere durch die Ereignisse im Zuge des Zerfalls des ehemaligen Vielvölkerstaates Jugoslawien so rasant, dass bereits im April 1999 wieder eine neue Strategie verabschiedet wurde. Kernpunkt im militärischen Bereich war nun die Bereitschaft, auch zur Konfliktverhütung und Krisenbewältigung außerhalb des Bündnisgebietes aktiv zu werden. Bereits in den Jahren zuvor hatten sich die Aufgaben der NATO zur kurzfristigen und multinationalen Bewältigung von Krisen und Konflikten gewandelt. Die Bundeswehr entwickelte daraus das Konzept zur Aufstellung von Krisenreaktionskräften (KRK). So ließ die Stabsabteilung Fü L III im März 2003 eine Untersuchung zur Herstellung einer Grundbefähigung im Objektschutz für Krisenreaktionskräfte der Luftwaffe durchführen, die zur Aufstellung eines Objektschutz-Bataillons führte.

Vor dem Hintergrund des nicht unter einem Mandat der Vereinten Nationen stehenden Kosovo-Krieges („Allied Force“), der im März 1999 begann, behielt sich die NATO nun auch das Recht vor, ohne Mandat in Krisenregionen zu intervenieren.²⁰ Besonders hervorgehoben wurden nun allerdings politische, diplomatische und zivil-militärische Aufgaben, etwa die Stärkung der europäischen Komponente durch die Unterstützung der europäischen Sicherheits- und Verteidigungspolitik, die Partnerschaften mit anderen Organisationen, die Zusammenarbeit mit Nicht-NATO-Staaten („Partnership for Peace“/PfP)²¹ und beispielsweise der Dialog mit Russland im NATO-Russland-Rat. Aber auch die Erweiterung der NATO durch die Aufnahme neuer Mitgliedsstaaten sollte nun eine der Hauptaufgaben des Bündnisses werden.²²

Bereits zwei Jahre später wurde u.a. in Folge der Anschläge auf das World Trade Center in New York am 11. September 2001 zum ersten Mal der Bündnisfall nach Artikel 5 des NATO-Vertrages (kollektive Verteidigung) ausgerufen, in dessen Folge die Beteiligung der Bundeswehr an der International Security Assistance Force (ISAF) in Afghanistan entschieden wurde. Neben den von Beginn an beteiligten Lufttransport-, Objektschutz- und Unterstützungskräften der Luftwaffe verlegten Anfang 2007 auch sechs Aufklärungsflugfahrzeuge TORNADO RECCE nach Mazar-e-Sharif, die dort dauerhaft stationiert bis 2010 ihren Dienst verrichteten.

Die internationale Sicherheitslage hat sich mit Beginn des 21. Jahrhunderts erneut gewandelt, indem nun terroristische Anschläge, regionale Konflikte mit nichtstaatlichen Akteuren, Cyber War

¹⁸ AMF war eine 1960 geschaffene schnelle Eingreiftruppe der NATO, die entsprechenden Bedrohungen an der Nord- und Südflanke des Bündnisses rasch begegnen sollte. Mit der Auflösung des Warschauer Paktes wandelte sich die AMF von einer inneren Verstärkungstruppe zu einer Eingreiftruppe als Reaktion auf Krisenherde außerhalb des Bündnisgebietes und schließlich ab 2002 zur NATO Response Force (NRF).

¹⁹ Die Luftwaffe beteiligte sich mit ECR-TORNADO an der Operation „Deliberate Force“ in Bosnien ab 1995 und im Frühjahr 1999 mit RECCE und ECR TORNADO an der NATO-Operation „Allied Force“ im Kosovo.

²⁰ Völkerrechtlich eine umstrittene Vorgehensweise.

²¹ Das PfP-Programm lud interessierte mittel- und osteuropäische Staaten zur Zusammenarbeit ein und verband damit auch eine mögliche Beitrittsperspektive.

²² Die neue Strategie manifestierte im Wesentlichen die bereits eingeleiteten Veränderungen. 1997 wurden der Euro-Atlantische-Partnerschaftsrat (EAPR), der NATO-Russland-Rat (NRR) und die NATO-Ukraine-Charta ins Leben gerufen und Polen, Ungarn und Tschechien der NATO-Beitritt angeboten.

oder Piraterie die neuen Herausforderungen darstellen. Die NATO reagierte darauf mit einer erneuten Strategiedebatte, die schließlich in ein neues strategisches Konzept mündete, das am 19. November 2010 in Lissabon angenommen wurde. Der eigentliche Grundgedanke der NATO, die kollektive Verteidigung sowie die Beistandsverpflichtung nach Artikel 5 des NATO-Vertrages, werden dabei explizit herausgestellt. Als weitere Kernprinzipien werden die Krisenbewältigung sowie kooperative Sicherheit genannt. Zudem sollen Rüstungskontrolle, Abrüstung und Nichtverbreitung von Waffen eine besondere Rolle spielen.

2. Die Organisation des Führungsstabs der Luftwaffe

Der Aufbau des Führungsstabes der Luftwaffe steht in unmittelbarem Zusammenhang mit der Neuaufstellung der Führungsorganisation der Bundeswehr. Obwohl mit der „Himmeroder Denkschrift“²³ von 1950 erste Grundvorstellungen für einen westdeutschen Beitrag zu einer westlichen Verteidigungsorganisation entwickelt wurden, bestanden damals noch keine konkreten Vorstellungen darüber, wie sich die militärische Spitzengliederung nur einige Jahre später gestalten würde.²⁴

Im Laufe der Entwicklung zur Wiederbewaffnung der Bundesrepublik Deutschland ging es dabei vor allem um die zentrale Frage der Kontrolle des Militärapparates und der Durchsetzung des fundamentalen Prinzips des „Primat der Politik“. Darüber hinaus sollte aber auch die Führbarkeit der neu geschaffenen Streitkräfte vor dem Hintergrund des technischen Fortschritts der Waffensysteme und der zunehmend komplexeren Kriegsszenarien gewährleistet werden.

Ein „Großer Generalstab“ für die Gesamtführung der Bundeswehr mit einem militärischen Oberbefehlshaber an der Spitze war aufgrund der katastrophalen Erfahrungen der beiden Weltkriege und des Misstrauens gegenüber dem Militär politisch nicht durchsetzbar. Ein Organisationsgesetz sollte daher klare Strukturen und Kompetenzen aufzeigen, scheiterte jedoch endgültig in den sechziger Jahren. Die heftig und kontrovers geführten Auseinandersetzungen um die Führungsstruktur der Bundeswehr sollten sich noch über Jahre hinweg fortsetzen und fanden erst mit dem „Blankeneser Erlass“²⁵ ein vorläufiges Ende.

Aus dem Amt Blank ging am 7. Juni 1955 zunächst das „Bundesministerium für Verteidigung“ (BMVtdg) als selbständige oberste Bundesbehörde hervor. Anfänglich bestand das BMVtdg aus fünf Abteilungen und richtete sich damit noch weitgehend an der vormals diskutierten Organisation der Europäischen Verteidigungsgemeinschaft (EVG) aus.²⁶ Noch existierte keine Bundeswehr und es gab lediglich eine einzige militärische Abteilung (Abteilung II).

Nach Gründung der Bundeswehr am 12. November 1955 und der Aufstellung der drei Teilstreitkräfte (Heer, Luftwaffe und Marine) wurde mit Ministerweisung vom 14. November 1955 ein vorläufiger Organisationsplan für das Bundesministerium für Verteidigung in Kraft gesetzt und elf ministerielle Abteilungen eingerichtet. Im Zuge dieser Umstrukturierung wurde die **Luftwaffe** als **Abteilung VI** mit vier Unterabteilungen **im Ministerium** verankert (siehe Abb.: Organisationsstruktur BMVtdg Abteilung VI, Luftwaffe, 1955).

Zum 1. Juni 1957 erfolgte die Umbenennung in „**Führungsstab der Luftwaffe**“ mit sieben Unterabteilungen und 38 Referaten. Der Führungsstab war nunmehr eine militärische Abteilung innerhalb einer obersten Bundesbehörde. An deren Spitze stand als militärischer Abteilungsleiter

²³ Vgl. Einleitung, Tagung im Kloster Himmerod (Eifel) im Jahr 1950, Überlegungen zu einer Wehrverfassung der Bundesrepublik Deutschland, später als „Himmeroder Denkschrift“ bezeichnet.

²⁴ Es wurde lediglich eine nicht näher ausgeführte Rolle eines „Inspektors eines Deutschen Kontingentes“ erwähnt.

²⁵ Der damalige Verteidigungsminister Helmut Schmidt gab 1970 im „Blankeneser Erlass“ die Neugliederung des militärischen Bereichs im Bundesministerium der Verteidigung vor.

²⁶ Vgl. Lemke, Bernd, Konzeption und Aufbau der Luftwaffe. Der organisatorische Aufbau. In: Lemke, Bernd / Krüger, Dieter / Rebhan, Heinz / Schmidt, Wolfgang: Die Luftwaffe 1950 bis 1970. Konzeption, Aufbau, Integration. München 2006, S. 291ff.

der Inspekteur der Luftwaffe²⁷ (siehe Abb.: Organisationsstruktur BMVtdg, Führungsstab der Luftwaffe 1958).

Die Führungsstäbe der Teilstreitkräfte waren somit eher Verwaltungsorgane als Kommando-
stäbe,²⁸ deren Entscheidungs- und Abstimmungsprozesse sich an der Gemeinsamen Geschäfts-
ordnung der Bundesministerien (GGO) bzw. der Ergänzenden Geschäftsordnung des Bundes-
ministeriums der Verteidigung auszurichten hatten. Bewusst drückte sich die Beschränkung der
militärischen Befugnisse der obersten Militärs in dieser Einbindung der Inspektoren und ihrer
Stäbe in das Ministerium aus. Oberster Inhaber der Befehls- und Kommandogewalt war der
Minister als Ressortchef. Aus diesem Grund wurde auch vermieden, den Inspektoren den Status
eines Befehlshabers einzuräumen.

So bildeten der Inspekteur der Luftwaffe, der Stellvertreter des Inspektors der Luftwaffe und der
Chef des Stabes eine organisatorische Einheit. Diese drei Funktionsträger sowie die Stabsabtei-
lungsleiter und die Referatsleiter - sofern sie Soldatenstatus hatten - waren Vorgesetzte mit be-
sonderem Aufgabenbereich gemäß § 3 Vorgesetztenverordnung (VorgV) und hatten Befehlsbe-
fugnis gegenüber den ihnen unterstellten Soldaten. Zudem waren sie in allgemeindienstlicher
Hinsicht Vorgesetzte der ihnen zugeordneten Beamten und zivilen Arbeitnehmer. Die Disziplinar-
befugnisse über die Unteroffiziere und Offiziere des Führungsstabs der Luftwaffe lagen unmittel-
bar beim Bundesminister der Verteidigung. Die dem Führungsstab der Luftwaffe zugeordneten
Stabsdienstsoldaten unterstanden truppendienstlich dem Stabsquartier BMVg sowie in fachlicher
Hinsicht dem beauftragten Bürosachbearbeiter (BSB) jeder Stabsabteilung.

Die Beurteilung der Unteroffiziere und Offiziere erfolgte durch den nächsten Vorgesetzten ab der
Ebene Referatsleiter aufwärts, für die Stellungnahme war der jeweils nächsthöhere Vorgesetzte
zuständig.

In der Anfangszeit des Führungsstabs der Luftwaffe standen vor allem der personelle und
materielle Aufwuchs der Teilstreitkraft im Fokus aller Anstrengungen. Für die Luftwaffe bedeutete
dies insbesondere die Überbrückung des technologischen Rückstandes aufgrund der nach dem
Zweiten Weltkrieg rasant vorangeschrittenen Entwicklung der Strahlflugzeuge und Raketensyste-
me. Aber auch die neuen Rahmenbedingungen einer tiefen Integration der Streitkräfte in ein
Verteidigungsbündnis und die Veränderungen in der operativen Führung führten gerade ab
Beginn der sechziger Jahre zu einer kritischen Betrachtung der Führungs- und Kommandostruktur
der Luftwaffe. Als Ergebnis wurde der Führungsstab der Luftwaffe Ende 1964 auf vier Unterabtei-
lungen (Planung, Organisation/Ausbildung/Personal, Einsatzführung, Einsatzunterstützung) mit 28
Referaten reduziert, wobei die Aufgaben der Flugabwehr mit weitreichenden Befugnissen in den
nachgeordneten Bereich an das Luftwaffenamt übertragen wurden (siehe Abb.: Organisations-
struktur BMVg, Führungsstab der Luftwaffe 1964).

Die Krise um das Kampfflugzeug F-104G STARFIGHTER, die in der Ablösung des damaligen
Inspektors der Luftwaffe, Generalleutnant Werner Panitzki, im August 1966 ihren Höhepunkt
fand, führte unter seinem Nachfolger, Generalleutnant Johannes Steinhoff, zu umfassenden Um-
strukturierungen innerhalb der Luftwaffe, die nahezu zwei Jahrzehnte im Grundsatz Bestand
haben sollten.

Mit umfassenden Kompetenzen durch den Bundesminister ausgestattet, initiierte Generalleut-
nant Steinhoff eine Straffung der Kommandostruktur und die Schaffung von Fachkommandos. Zur
besseren Koordination und Abstimmung wurde der noch bis heute bestehende „Luftwaffenrat“
eingerrichtet. Im Jahr 1968 wurde zudem ein „Sonderbeauftragter Fliegende Waffensysteme“ im
Führungsstab der Luftwaffe etabliert.

²⁷ Erster Inspekteur der Luftwaffe wurde der ehemalige General der Nachtjäger, Generalleutnant Josef Kamhuber,
der später als einziger Inspekteur einer Teilstreitkraft in den Rang eines Vier-Sterne-Generals befördert wurde.

²⁸ Vgl. Lemke, Konzeption und Aufbau der Luftwaffe, S. 271.

Nahezu zeitgleich zur Straffung der Luftwaffenstruktur fand die Neuordnung der Stellung der Inspekture und ihrer Führungsstäbe im Bundesministerium der Verteidigung statt. Mit dem „Blankeneser Erlass“ vom 21. März 1970 wurde den Inspektoren nunmehr die Rolle eines truppendienstlichen Vorgesetzten zugewiesen.

Mit Wirkung vom 1. Dezember 1970 wurden die bisherigen Unterabteilungen der Führungsstäbe in Stabsabteilungen (StAbt) umbenannt. Eine endgültige Entscheidung über die Aufgabenstellung und Gliederung der für Sonderbeauftragte/Systembeauftragte einzurichtenden Organisations-elemente wurde im Rahmen der Neugliederung des Rüstungsbereichs getroffen. Der Führungsstab der Luftwaffe wurde in sieben Stabsabteilungen mit 37 Referaten umgegliedert²⁹ (siehe Abb.: Organisationsstruktur BMVg, Führungsstab der Luftwaffe 1970).

Bis zur einschneidenden Umstrukturierung der Bundeswehr nach der Wiedervereinigung blieb diese Gliederung des Führungsstabs der Luftwaffe weitestgehend bestehen. Lediglich im Jahre 1972 wurden die Stabsabteilung VII „Sonderbeauftragter für Waffensysteme Luftwaffe“ in Stabsabteilung VII „Rüstung“ umbenannt sowie im Laufe der Jahre einige Referate verändert (siehe Abb.: Organisationsstruktur BMVg, Führungsstab der Luftwaffe 1980).

Nach Beendigung des Kalten Krieges hatte die Bundeswehr ab 1990 den bis dahin weitreichendsten Umbau zu bewältigen. Insbesondere Fähigkeiten, Aufgaben und Strukturen waren vor dem Hintergrund des veränderten sicherheitspolitischen Umfeldes und der begrenzten Ressourcenlage neu zu bewerten und zu optimieren. Das Bundesministerium der Verteidigung sollte auf seine eigentlichen Kernaufgaben „Planung, Lenkung und Kontrolle“ zurückgeführt werden. Gleichzeitig sollten alle nicht zwingend auf der Ebene des Ministeriums wahrzunehmenden Aufgaben auf nachgeordnete Dienststellen der Streitkräfte und der Wehrverwaltung abgeschichtet werden.

Der organisatorische Umbruch des Führungsstabs der Luftwaffe begann im Jahr 1992 mit der Auflösung der Stabsabteilung VII „Rüstung“ und der Zusammenlegung mit Fü L V „Logistik“, gefolgt von der Auflösung der Stabsabteilung „Militärisches Nachrichtenwesen“. So umfasste die Struktur des Fü L im Jahr 1995 insgesamt 5 Stabsabteilungen mit 29 Referaten (siehe Abb.: Organisationsstruktur BMVg, Führungsstab der Luftwaffe 1995).

Auf Grundlage des „Organisatorischen Konzeptes zur Straffung des BMVg“ vom April 1994 und der durch den Minister gebilligten „Zielstruktur 2000“ wurde mit Weisung des Staatssekretärs vom Januar 1997 eine umfassende Neugliederung des Führungsstabs der Luftwaffe angeordnet. Der Fü L war als Konsequenz dieser Reorganisation - wie auch die Führungsstäbe der anderen Teilstreitkräfte - auf eine einheitliche Grundstruktur von drei Stabsabteilungen zu reduzieren. Die Grundstruktur sollte nach einer „Zwischenstruktur“ (01.04.- 30.09.1997) mit vier Stabsabteilungen bis Ende des Jahres 1997 eingenommen werden. Die Referate wurden von 37 (1970) auf 20 (1998) reduziert. Gleichzeitig war damit auch eine signifikante Reduzierung (rund 50 %) der Dienstposten-Umfänge verbunden. Der Abbau sollte bis zum Jahr 2000 mit einer Zielvorgabe von 170 Dienstposten abgeschlossen sein (siehe Abb.: Organisationsstruktur BMVg, Führungsstab der Luftwaffe 1998). Wesentliche Ergebnisse dieser umfassenden Umstrukturierung waren:

- die Aufstellung der neuen Stabsabteilung I „Personal /Ausbildung /Organisation“ (Auflösung der Stabsabteilung IV „Organisation“),
- die Fusionierung der Stabsabteilung V („Logistik / Rüstung“) mit der Stabsabteilung VI („Planung“) zur Stabsabteilung II („Konzeption / Planung, Logistik, Rüstung“) sowie
- die Anpassung der Stabsabteilung III („Führung / Einsatzgrundsätze“).

In den Folgejahren wurden noch einige Veränderungen innerhalb der Aufgabenzuordnung und der Referatsstrukturen vorgenommen. So wurden 1999 die Aufgabenbereiche Konzeption und Entwicklung von der Stabsabteilung II zur Stabsabteilung III verlagert und ein Organisations-

²⁹ Zusätzlich wurde ein Organisationselement „Systembeauftragter MRCA“ mit drei Referaten aufgestellt.

element „Controlling“ aufgestellt. Ab 2003 wurde ein Zentralreferat eingerichtet und im Jahr 2008 mit Aufstellung des Einsatzführungsstabes das Referat FÜ L III 3 als „Bevollmächtigter Vertreter des Inspektors der Luftwaffe beim Einsatzführungsstab“ nach Berlin verlegt (siehe Abb.: Organisationsstruktur BMVg, Führungsstab der Luftwaffe 2012).

Der mit Einsetzung der Strukturkommission im April 2010 eingeleitete Reformprozess der Bundeswehr führte u.a. zu einer grundlegenden Reorganisation des Bundesministeriums der Verteidigung. Mit Zeichnung des „Dresdner Erlasses“³⁰ durch den Verteidigungsminister wurde der Führungsstab der Luftwaffe zum 31. März 2012 aufgelöst. Die Inspektoren der Teilstreitkräfte und die Organisationsbereiche führen künftig ihren unterstellten Bereich außerhalb des Ministeriums. Damit endete eine mehr als fünfzigjährige ministerielle Ära, die nach zähem Ringen um die Führungsstruktur der Bundeswehr und der Stellung der militärischen Führung mit der aktuellen Bundeswehrorganisation ihren Abschluss fand.

Folgerichtig wurde mit Wirkung vom 1. Oktober 2012 das „Kommando Luftwaffe“ als unmittelbar dem Ministerium nachgeordneter Bereich und höchster Kommandostab der Luftwaffe mit Zielstandort Berlin aufgestellt.³¹

In den nachfolgenden Bildern sind die wesentlichen Veränderungen in der Organisationsstruktur von 1955 bis 2012 mit einer ergänzenden Zusammenfassung sowie der Dienstpostenentwicklung des Führungsstabs der Luftwaffe bzw. der Abteilung VI, Luftwaffe, dargestellt.

³⁰ Erlass des Bundesministers der Verteidigung zu „Grundsätze für die Spitzengliederung, Unterstellungsverhältnisse und Führungsorganisation im Bundesministerium der Verteidigung und der Bundeswehr“ mit Wirkung vom 1. April 2012.

³¹ Vgl. BMVg InspL, Realisierungsplan für die Einnahme der Luftwaffenstruktur vom 12. Juni 2012.

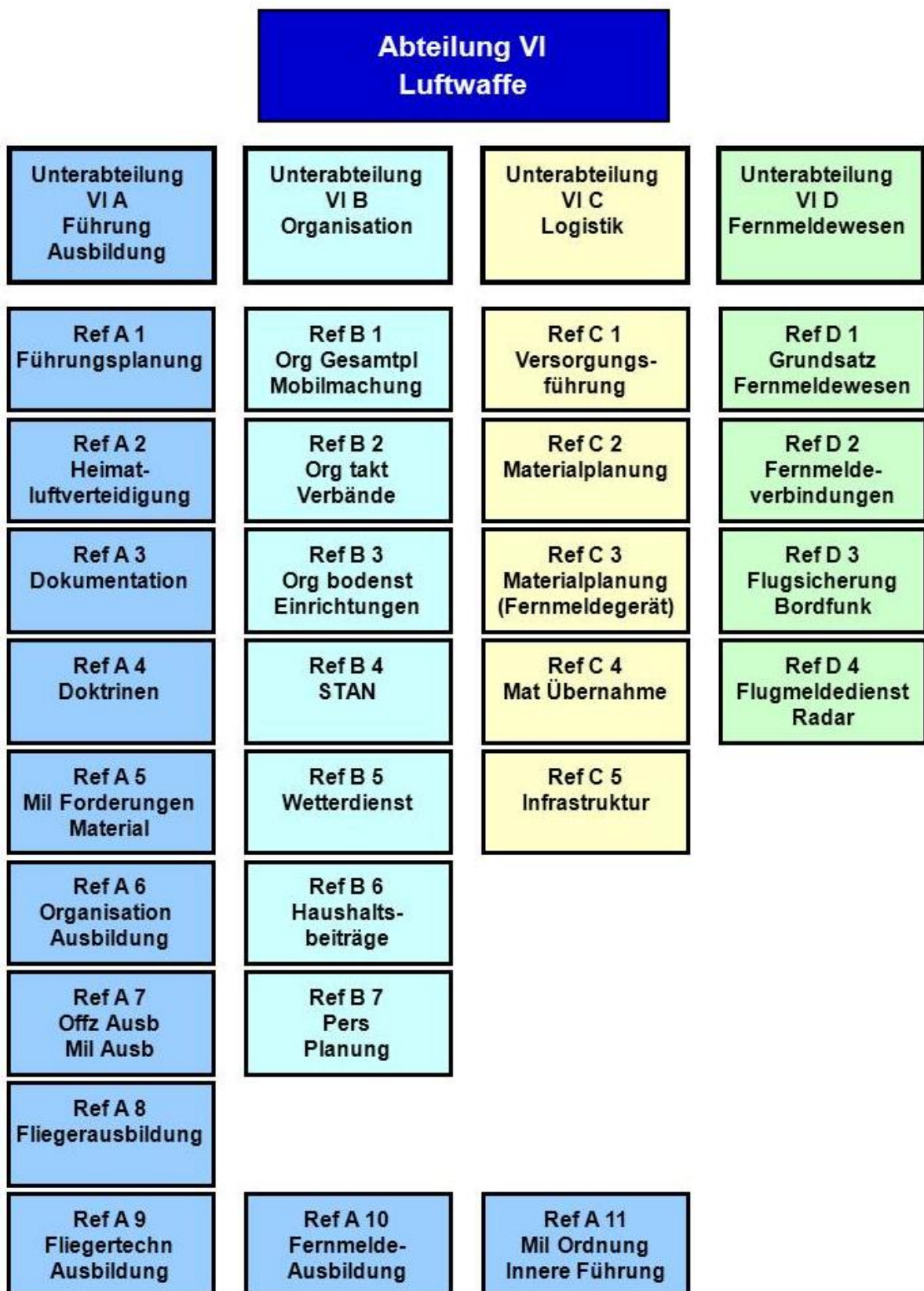


Abb.: Organisationsstruktur BMVtdg Abteilung VI, Luftwaffe, 1955

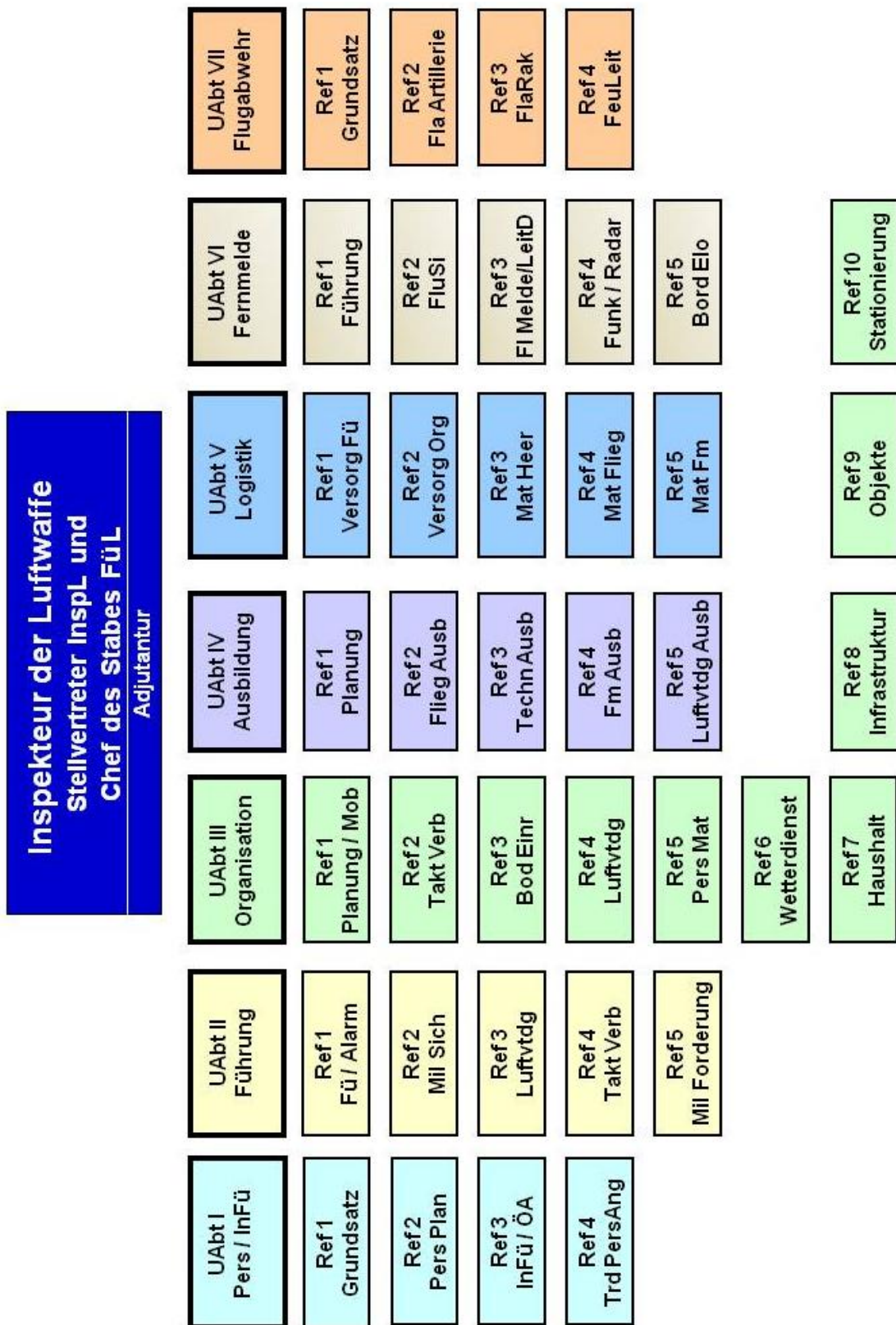


Abb.: Organisationsstruktur BMVtdg, Führungsstab der Luftwaffe 1958

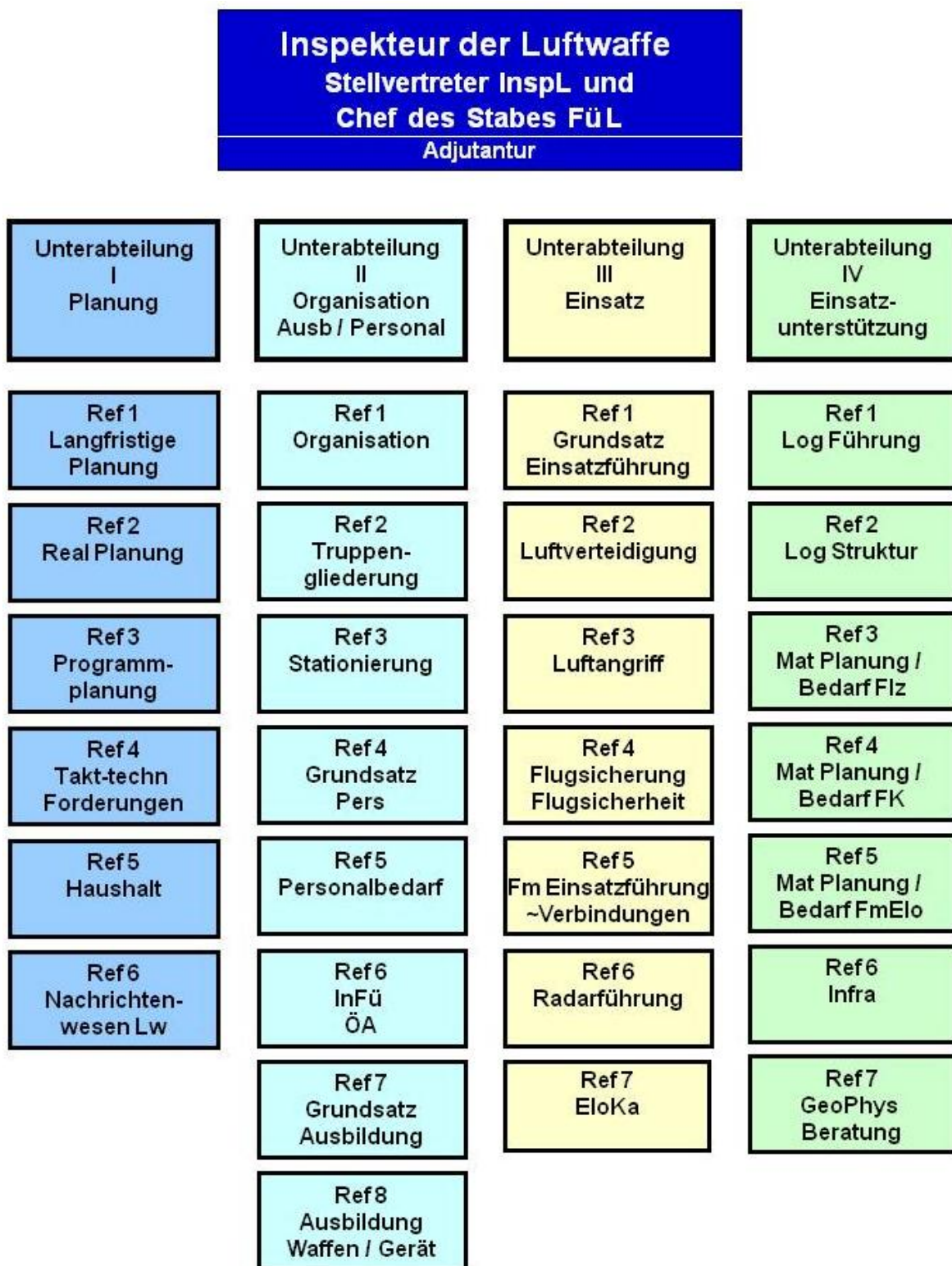


Abb.: Organisationsstruktur BMVg, Führungsstab der Luftwaffe 1964

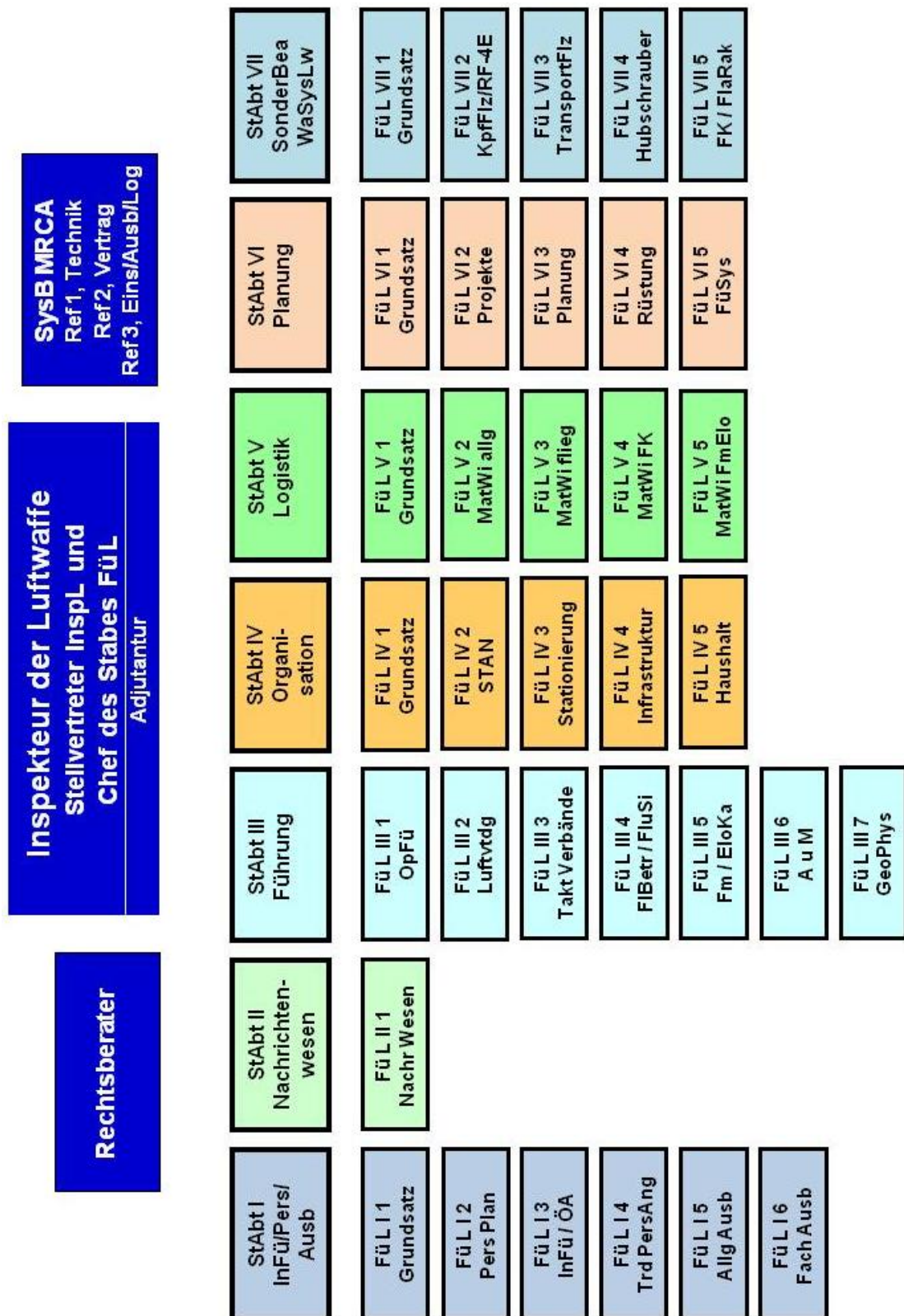


Abb.: Organisationsstruktur BMVg, Führungsstab der Luftwaffe 1970

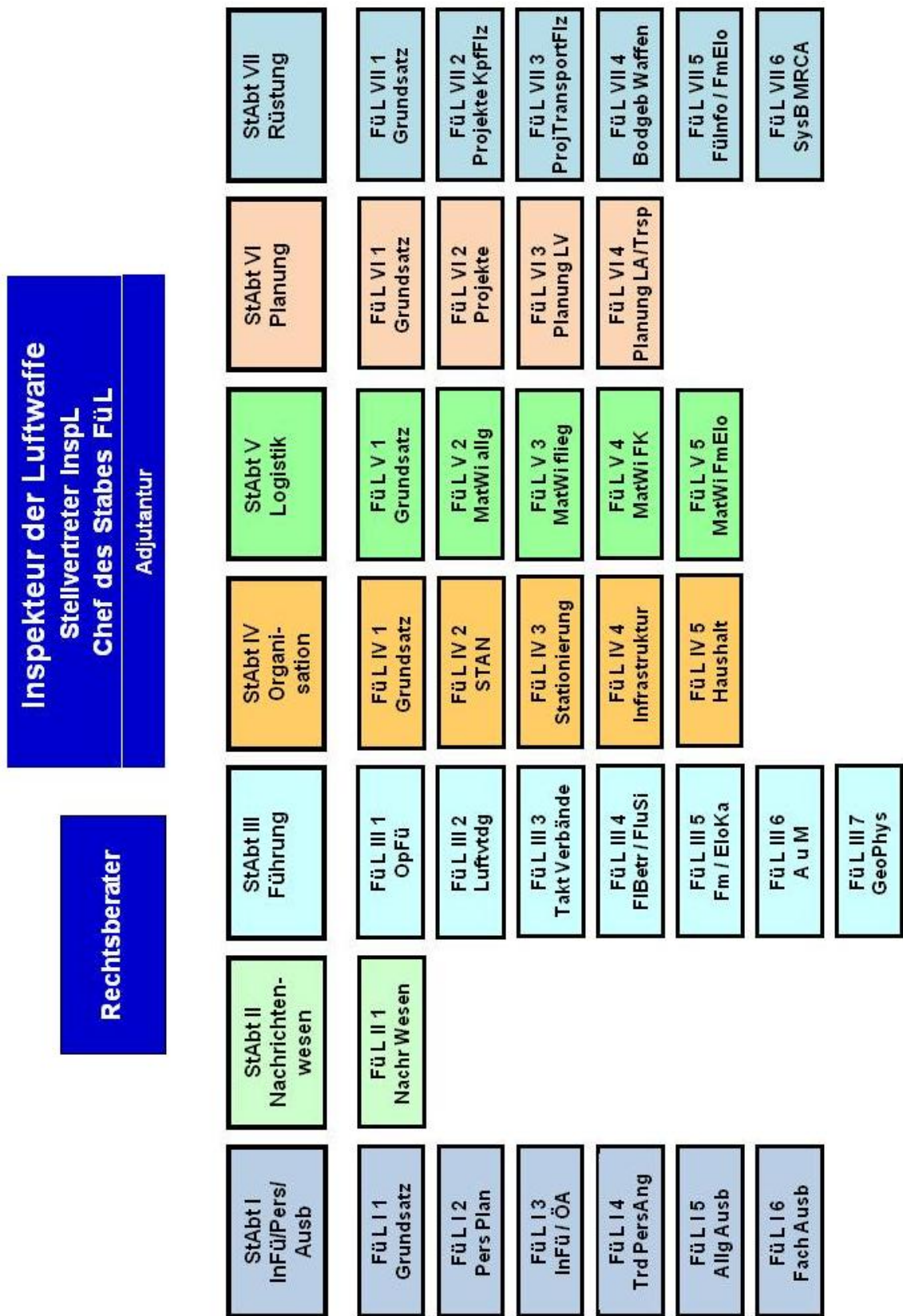


Abb.: Organisationsstruktur BMVg, Führungsstab der Luftwaffe 1980

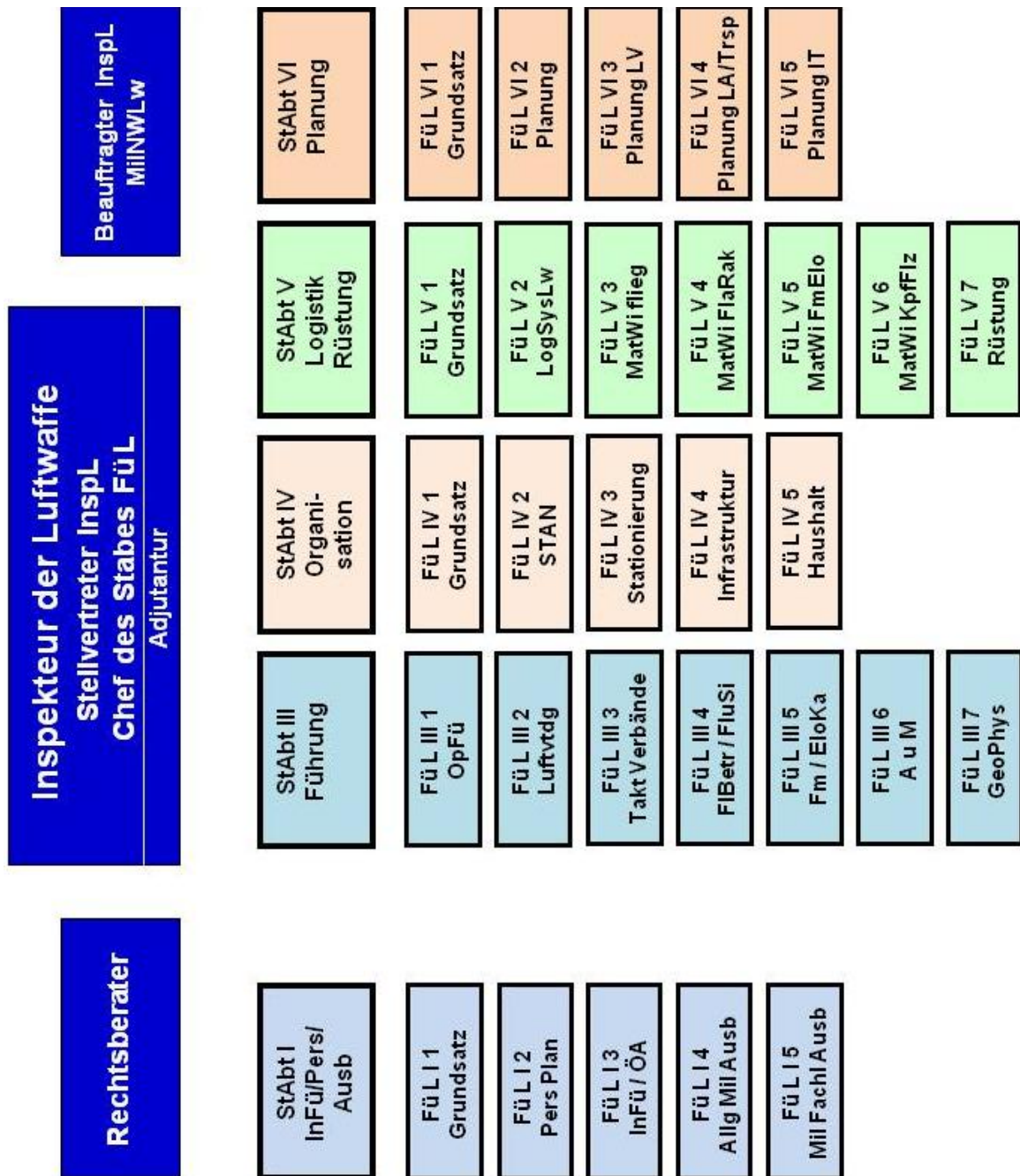


Abb.: Organisationsstruktur BMVg, Führungsstab der Luftwaffe 1995

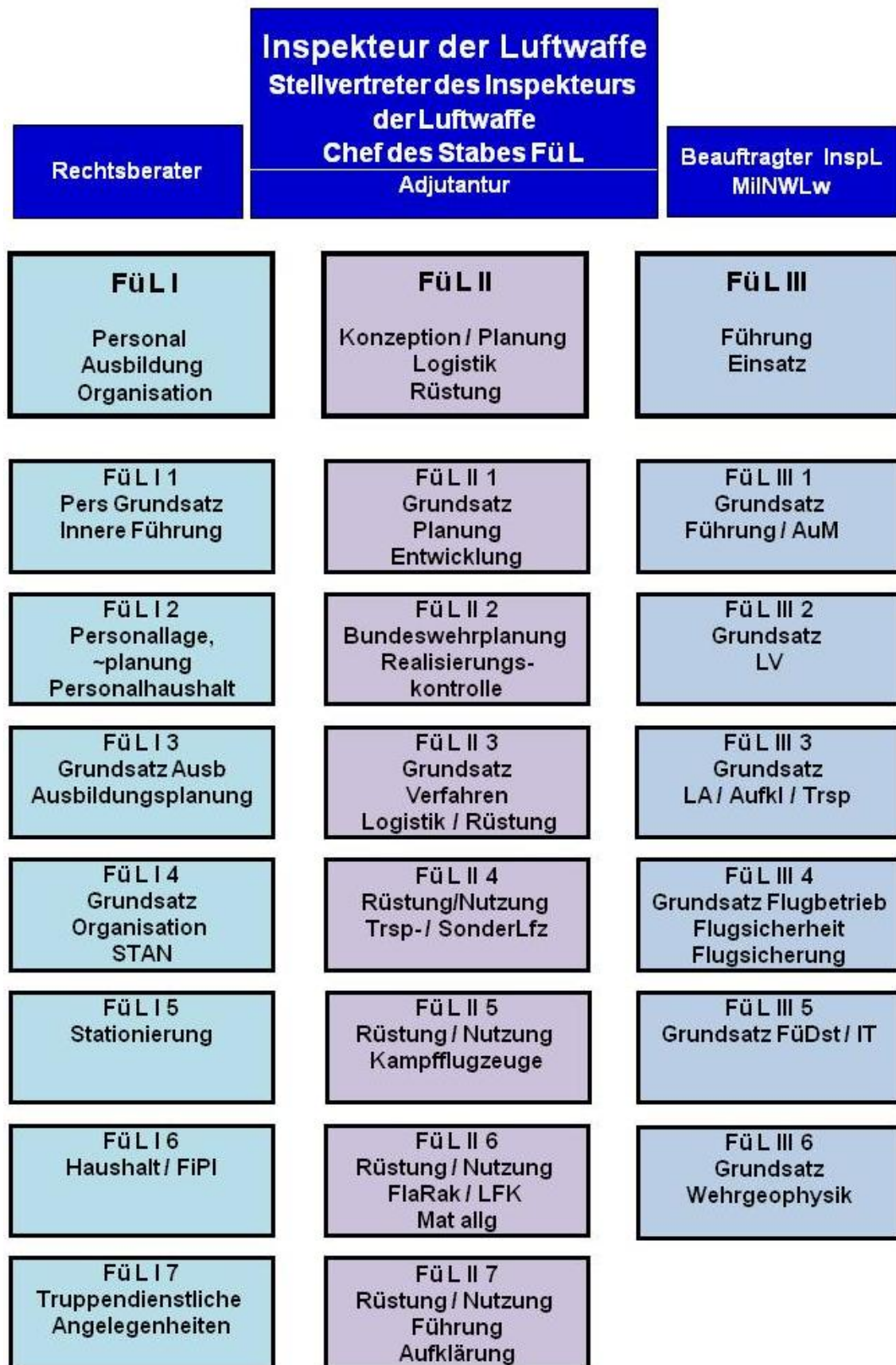


Abb.: Organisationsstruktur BMVg, Führungsstab der Luftwaffe 1998

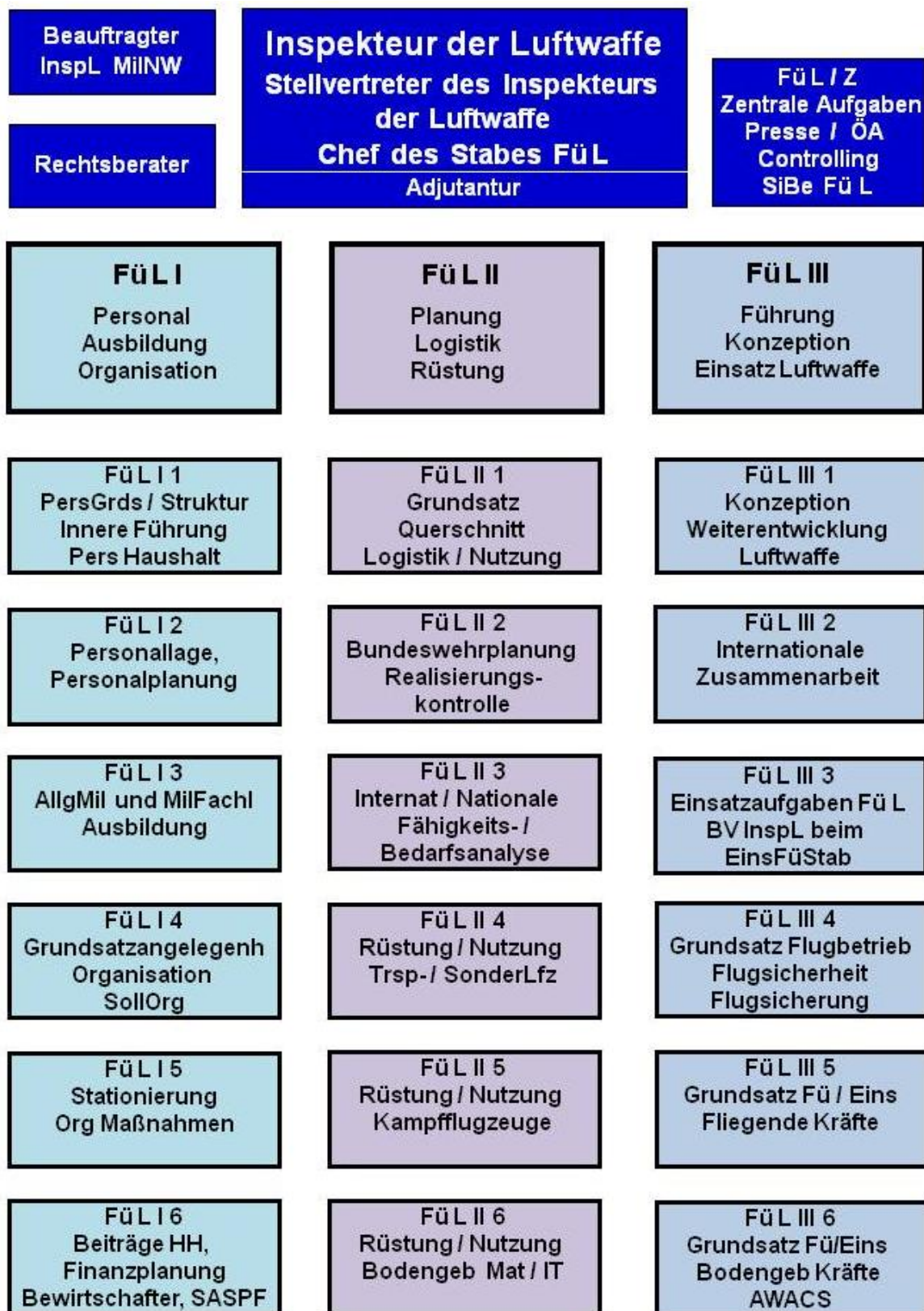


Abb.: Organisationsstruktur BMVg, Führungsstab der Luftwaffe 2012

Zeit	Gliederung	Hintergründe
01.06.1957	Aufstellung Fü L 7 Unterabteilungen (UAbt), 38 Referate	Bis dahin Abt VI, Luftwaffe im BMVtdg; Einbindung der Inspekteure als militärische Abteilungsleiter in eine oberste Bundesbehörde
31.12.1962	Auflösung UAbt VII (Flugabwehr) und Fü L II 6 (FK Boden/Boden)	Übertragung Aufgaben Flugabwehr weitgehend an das Luftwaffenamt
01.12.1964	Reduzierung auf 4 UAbt, 28 Referate	Straffung Führungsorganisation, Abschluss Umgliederung Luftwaffe
01.02.1968	Einrichtung Sonderbeauftragter FlgWaSys	STARFIGHTER-Krise
01.12.1970	7 Stabsabteilungen, zusätzlich Systembeauftragter MRCA, 37 Referate	Stärkung der Position der Inspekteure (Blankeneser Erlass), Einrichtung der Stabsabteilungen, grundlegende Änderung der Kdo-Struktur Lw, Einrichtung LwRat
01.07.1992	Auflösung Fü L VII (Rüstung) und Zusammenlegung mit Fü L V (Logistik) zu Fü L V, anschl. 1993 Auflösung Fü L II	Ministerentscheidung (1991) zur Straffung BMVg „Zielstruktur 97“
01.04.1997	Reduzierung auf 4 StAbt, 26 Referate (Fusion Fü L I mit Fü L IV zu StAbt I)	„Organisatorisches Konzept zur Straffung des BMVg“ vom April 1994
01.10.1997	Reduzierung auf 3 StAbt (Fusion Fü L V „Logistik/Rüstung mit Fü L VI „Planung“ zu Fü L II)	„Organisatorisches Konzept zur Straffung des BMVg“ vom April 1994
01.10.1998	3 StAbt, (Fü L I bis III) 20 Referate	Abschluss der Umgliederung zur Zielstruktur 2000
15.01.2003	Einrichtung Fü L/Z	Sts-Weisung, Zentralisierung von querschnittlichen Aufgaben
01.10.2009	Neuzuordnung Aufgaben im Fü L	Aufstellung EinsFüStab und Verlegung Fü L III 3 nach Berlin
31.03.2012	Auflösung Fü L Übergang: Stab InspL, 01.10.2012: Kommando Luftwaffe	Neuausrichtung BMVg

Abb.: Strukturelle Veränderungen im Fü L

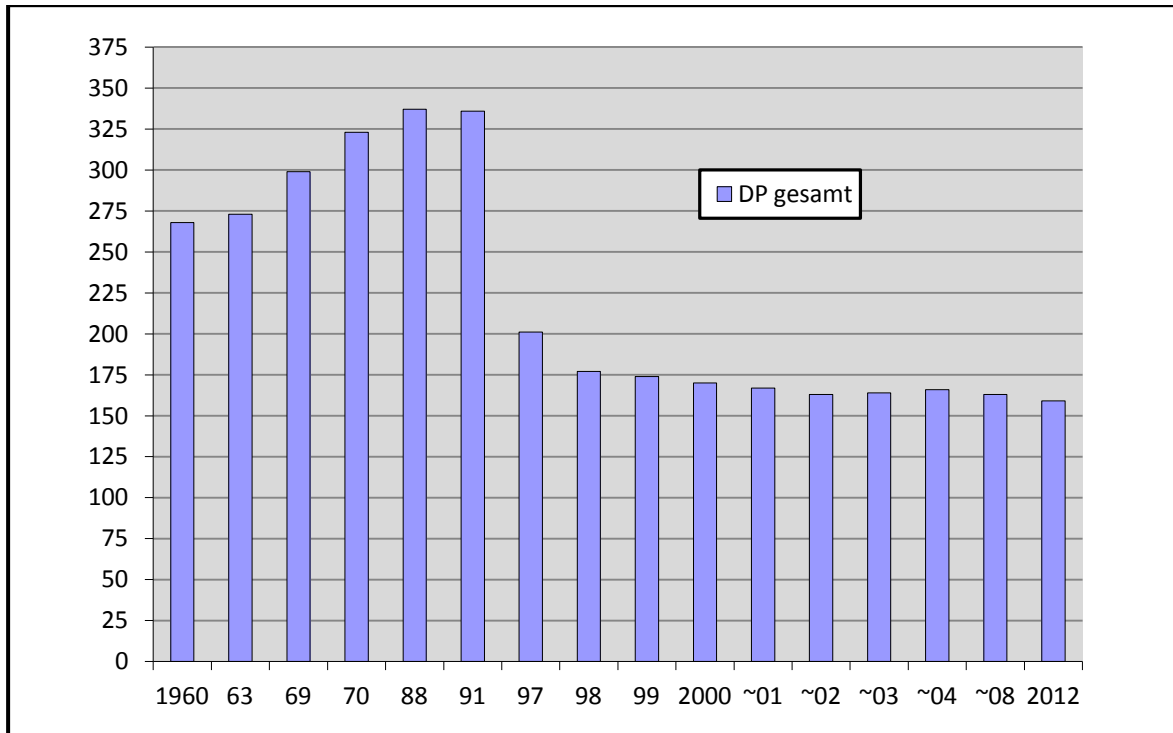


Abb.: Dienstpostenentwicklung im Fü L

3. Stabsarbeit im Führungsstab der Luftwaffe

3.1 Grundlagen und Methoden der Stabsarbeit

Das „Pendelblatt“ - als die Arbeit im Fü L noch so richtig bürokratisch war

In früheren Zeiten begann der Dienstantritt im Führungsstab der Luftwaffe für einen neu zuversetzten Mitarbeiter u.a. mit einem Gang zur Büromittelausgabe beim Inneren Dienst im Bundesministerium der Verteidigung. Dort hatte man zu empfangen: einen Locher, einen Hefter und eine Schere!

Im Computerzeitalter mutet so etwas „steinzeitlich“ an, aber in der Zeit vor der breitgefächerten PC-Nutzung waren diese Dinge eine wertvolle Hilfe. Da die Referate lange bis in die 1990er Jahre hinein keine Schreibmaschinen oder gar Arbeitsplatzcomputer hatten, musste jedes Schriftstück handschriftlich entworfen und durch den Zentralen Schreibdienst (ZSD) geschrieben werden.

Bei der Erstellung dieser handschriftlichen Entwürfe wendeten gewiefte Referenten das „cut and paste“-Verfahren an: alte Vorgänge wurden kopiert, die für den neuen Vorgang brauchbaren Textpassagen ausgeschnitten (hier kam die Schere zum Einsatz!), auf die Rückseite von „Schmierpapier“ geheftet (der Hefter!) und zwar so, dass man zwischen den Papierschnipseln mit dem Text handschriftlich neuen Text einfügen konnte. Den alten Text komplett zu übernehmen war nur in den seltensten Fällen möglich, zumindest das Datum musste geändert werden. Nach Fertigstellung des Entwurfs wurde dieser in eine Gittermappe gelegt und an den Zentralen Schreibdienst adressiert. Damit konnte man erst mal durchatmen, sich anderen Vorgängen widmen, die Tagesaktualitäten studieren oder an einer Besprechung teilnehmen.

Es dauerte erfahrungsgemäß mindestens einen Tag, bis der Textentwurf vom Zentralen Schreibdienst wieder zurückkam. Alles lief „über den Bock“, d.h. über den Botendienst, der die Ausgangspost vom „Aktenbock“ des Referats abholte und die Eingangspost auf dem Aktenbock ablegte. Nach Fertigstellung des Textes durch den Zentralen Schreibdienst kam das Pendelblatt ins Spiel. Der Zentrale Schreibdienst fügte dem Textentwurf ein (im Führungsstab der Luftwaffe blaues) Pendelblatt bei mit dem Namen der Schreibkraft, organisatorischen Hinweisen und später (Achtung, das „digitale Zeitalter“ begann) einem Vermerk mit dem Speicherplatz auf einer Diskette. Nachdem das Schriftstück wieder im Referat zurück war und der Referent es aus seinem Postfach geholt hatte, wurde der Text überprüft, notwendige Korrekturen mit der standardisierten Korrektursprache im Text vermerkt und dann mit dem Pendelblatt wieder zum Zentralen Schreibdienst zurückgeschickt, selbstverständlich wieder „über den Bock“. Eine derartiges „Pendeln“ kam durchaus wiederholt vor.

Wie ein Referent in der damaligen Zeit die Stabsarbeit bewältigte, wenn er unter Termindruck stand (was die Regel war) und deshalb die Laufzeit der hausinternen Post „über den Bock“ viel zu lange dauerte (was auch die Regel war) und wenn der Referatsleiter oder der Stabsabteilungsleiter auch noch Änderungswünsche hatte (was wiederum die Regel war), die schnell und sofort, bevor der Vorgang zum Chef des Stabes weitergeleitet wurde, noch in den Text der Vorlage sollten (was auch des Öfteren vorkam), soll nicht weiter betrachtet werden. Nur so viel sei gesagt, ein gutes persönliches Verhältnis zur Leitung des Zentralen Schreibdienstes war in solchen Zeiten (also immer) sehr hilfreich.

Änderungen vornehmen. Darüber hinaus sei hierzu angemerkt, dass die Verfahren und Methoden der Stabsarbeit im Ministerium einem fortwährenden (auch führungspersonenabhängigen) Veränderungs- und Entwicklungsprozess unterlagen.

Schriftliche Stabsarbeit

Hierzu gehörte in erster Linie die **Vortragsnotiz (VoNo)**, ein meist zwei bis drei Seiten umfassendes Schriftstück mit einer dreiteiligen Gliederung (Sachstand, Bewertung, Empfehlung/Entscheidungsvorschlag), das einen meist komplexen Sachverhalt für die Luftwaffenführung so aufbereitete, dass er nachvollziehbar war, in seiner Tragweite durchdrungen werden konnte und rasche und fundierte Entscheidungen ermöglichte. Somit waren Vortragsnotizen in erster Linie auf den Vorlagezweck und das Informationsbedürfnis des Empfängers auszurichten.

Die **Kurzmitteilung (KuMi)** wurde meist genutzt, um kurz und knapp (mit minimalem bürokratischen Aufwand) über aktuelle und für die Luftwaffenführung bedeutsame Sachverhalte zu informieren bzw. diese für eine Besprechung oder einen kurzfristigen Termin vorzubereiten. Ein weiterer Nutzen der KuMi lag darin, Fragen der Luftwaffenführung zu spezifischen Themen kurzfristig und rasch zu beantworten, sofern eine mündliche Rücksprache nicht möglich war.

Der **Sprechzettel** mit **Sprechtext** (später als Vorlage zur Gesprächs-, Sitzungs- und Konferenzvorbereitung bezeichnet) wurde regelmäßig genutzt, um den Inspekteur, den Stellvertreter des Inspektors oder den Chef des Stabes auf eine Besprechung, eine Sitzung oder eine Tagung vorzubereiten.

Die **Hintergrundinformation** wurde vornehmlich genutzt, um ausgewählte komplexe und weitreichende Sachverhalte für eine Besprechung oder einen Termin bei der politischen Leitung so aufzubereiten, dass die Luftwaffenführung auf dieser Basis die wesentlichen Aspekte des Themas bzw. der jeweiligen Fragestellung fundiert erörtern und kompetent Stellung nehmen konnte.

Der **Aktenvermerk** war die Aufzeichnung über Inhalt und Ergebnis fernmündlicher oder mündlicher Besprechungen sowie über Aspekte und Ereignisse, die für die Bearbeitung eines Vorgangs von nachhaltiger Bedeutung waren.

Das **Protokoll** als Verlaufsprotokoll oder als Ergebnisprotokoll war eine Niederschrift über Ablauf, Inhalt und Ergebnis einer Veranstaltung / Besprechung / Sitzung, das mit dem Ziel gefertigt wurde, die nachträgliche inhaltliche und ergebnisbezogene Orientierung über die Veranstaltung zu ermöglichen und als allgemeingültige Arbeitsunterlage zu dienen.

Zur Unterrichtung der Luftwaffenführung nach Abwesenheitszeiten (z.B. Urlaub) diente das Mittel der schriftlichen Zusammenfassung von **Wichtigen Punkten (WiPu)**, mit denen inhaltliche Schwerpunkte, weitreichende Themen und Informationen größerer Reichweite im Abwesenheitszeitraum des Inspektors, seines Stellvertreters oder des Chef des Stabes kurz und knapp dargelegt wurden.

Weisungen für die Luftwaffe beinhalteten Themen grundsätzlicher Art und besonderer Bedeutung (mit Weisungscharakter für den nachgeordneten Bereich), die für einen längeren Zeitraum Gültigkeit hatten und regelmäßig die Unterschrift des Inspektors trugen.

Der Vollständigkeit halber seien weitere schriftliche Dokumente wie zum Beispiel **Leitungsvorlagen, Stabsbefehle, Jahresweisungen des Inspektors, Gesprächsmappen** oder **Sofortunterrichtungen** (etwa bei „Besonderen Vorkommnissen“) erwähnt.

Mündliche Stabsarbeit

Zu den Formen der mündlichen Stabsarbeit zählten vornehmlich Rücksprachen, Vorträge und Tischgespräche. Fanden diese beim Inspekteur der Luftwaffe oder seinem Stellvertreter statt,

waren sie regelmäßig vorab mit dem Chef des Stabes abzustimmen. Zur alltäglichen Stabsarbeit zählten Besprechungen, die auf allen hierarchischen Ebenen stattfanden.

Die **Rücksprache** war eine durch alle Ebenen der Hierarchie, meist oberhalb der Referatsebene, häufig angewandte Methode der mündlichen Stabsarbeit. Die Rücksprachen aus einem Referat beim Inspekteur wurden grundsätzlich durch den Referatsleiter und den zuständigen Referenten im Beisein des Stabsabteilungsleiters und des Chef des Stabes vorgenommen.

Vorträge wurden regelmäßig dann vorgesehen, wenn es darum ging, dem gesamten Stab oder einem größeren Personenkreis aus dem Stab bzw. Besuchern ein aktuelles Thema zu vermitteln.

Tischgespräche waren gewissermaßen Höhepunkt und Prüfstein erfolgreicher Stabsarbeit zugleich. Hier wurde in einem Lagevortrag zur Unterrichtung oder zur Entscheidung ein komplexer und meist weitreichender Sachverhalt dargelegt und diskutiert (Beispiele hierfür: Weiterentwicklung Fliegerischer Dienst, Werdegangssystematik Luftwaffe, Beschaffung von Waffensystemen). Der Vortrag erfolgte in der Regel durch den zuständigen Referenten oder Referatsleiter. Neben der Luftwaffenführung waren meist alle Stabsabteilungsleiter und Vertreter von Referaten zugegen, die von diesem Thema ebenfalls unmittelbar betroffen waren. Falls erforderlich, konnten bei diesen Tischgesprächen auch Angehörige anderer ministerieller Abteilungen oder des unmittelbar nachgeordneten Bereichs teilnehmen.

Besprechungen (in administrativer Verantwortung des Federführers) fanden statt, um Sachverhalte innerhalb des Referates oder Themen, von denen mehrere Referate oder Stabsabteilungen betroffen waren, zu erörtern, abzustimmen oder einer Entscheidung zuzuführen. Auch zum Zwecke der Herbeiführung einer abschließenden Mitzeichnung wurde diese Methode verwendet; genauso wie bei bestimmten Projekten längerer Zeitdauer, bei denen dann Besprechungen Dauertermine waren (zum Beispiel in Arbeitsgruppen).

Zu den Besprechungen zählten auch die meist einmal wöchentlich durchgeführten Referatsleiterbesprechungen der Stabsabteilungen sowie die zweimal wöchentlich stattfindenden Stabsabteilungsleiter-Lagen unter Leitung des Chefs des Stabes Fü L sowie die Morgenlagen der Luftwaffenführung (InspL, StvInspL und ChefStab Fü L).

Tagungen, Konferenzen, Veranstaltungen mit Außenwirkung

Der **Luftwaffenrat** fand seit seiner Einrichtung (1970) in der Regel monatlich bzw. nach Weisung des Inspektors der Luftwaffe statt. Zum Teilnehmerkreis des Luftwaffenrates gehörten der Inspekteur selbst, der Stellvertreter des Inspektors der Luftwaffe, der Chef des Stabes Fü L sowie grundsätzlich die Befehlshaber oder Amtschefs auf der Ebene der Höheren Kommandobehörden sowie der Kommandeur des „Kommandos Operative Führung Luftstreitkräfte“. Die Durchführungsorte waren im Wechsel die Dienstsitze der Teilnehmer.

Die Agenda wurde durch den Chef des Stabes Fü L in Abstimmung mit den Teilnehmern veranlasst. Die jeweiligen Themen wurden durch die Teilnehmer angesprochen oder vorgetragen, wobei in den letzten Jahren des Führungsstabes der Luftwaffe häufiger Vorträge durch Stabsabteilungsleiter oder Referatsleiter zu ausgewählten Themenbereichen gehalten wurden. Dies hat sicherlich inhaltliche Weiterungen ermöglicht, gleichwohl ging damit aber dieser Besprechung ein Stück Exklusivität und freier Diskurs verloren. Die Themen wurden für die Luftwaffenführung durch die Referate und Stabsabteilungen schriftlich aufbereitet.

Der **Erweiterte Luftwaffenrat** wurde nach Maßgabe des Inspektors der Luftwaffe einberufen und in Vorbereitung und Durchführung grundsätzlich wie der Luftwaffenrat behandelt. Allerdings wurde der Teilnehmerkreis um die Kommandeure der Kommandobehörden erweitert.

Kommandeurtagungen wurden sowohl für die Ebene der Regiments- als auch der Bataillonskommandeure (getrennt oder gemeinsam) regelmäßig jeweils halbjährlich durchgeführt. Leitender der Tagung war jeweils der Inspekteur der Luftwaffe oder ein Vertreter im Amt.

Die **Generalstagung Luftwaffe** wurde halbjährlich unter Leitung des Inspektors durchgeführt und wurde auch genutzt, um Generale der Luftwaffe feierlich in den Ruhestand zu verabschieden oder Offiziere im Rahmen einer Feierstunde zum Oberst zu befördern. Zum Teilnehmerkreis dieser Tagung gehörten auch die Luftwaffengenerale außerhalb der Teilstreitkraft Luftwaffe. Die Vortragenden bei dieser Tagung waren grundsätzlich im Generalsrang.

Seit den 1990er Jahren fand darüber hinaus jährlich die **Tagung für Generale der Luftwaffe in Truppenführerfunktion** (eingeschränkter Teilnehmerkreis) statt, bei der insbesondere Themen des Führungsgrundgebietes 1 (z.B. Innere Lage Luftwaffe) erörtert und diskutiert wurden.

Die **Informationsveranstaltung Generale a.D.** wurde meist im November des Jahres durchgeführt und mit der Totenehrung am Luftwaffenehrenmal in Fürstfeldbruck verbunden. Diese Veranstaltung nutzte der Inspekteur einerseits, um den Pensionären aktuelle Informationen aus der Luftwaffe zu vermitteln, und andererseits auch dazu, mit den Ehemaligen im Gespräch zu bleiben und auch das ein oder andere brisante Thema zu erörtern.

Darüber hinaus könnten noch weitere Methoden der Stabsarbeit im Führungsstab der Luftwaffe - oder deren Änderung und Erneuerung über die Jahre hinweg - angesprochen werden. Darauf wird aber - im Rahmen dieser Chronik - ebenso wie auf die Darstellung weiterer Veranstaltungen, zum Beispiel die Informationsveranstaltung für Luftwaffenuniformträger außerhalb des Organisationsbereichs Luftwaffe („Diaspora“) oder die Informationsreisen der in Deutschland akkreditierten Militärattachés, verzichtet.

3.2 Persönliche Eindrücke vom Führungsstab der Luftwaffe

In diesem Abschnitt werden persönliche Eindrücke (teilweise in „Ich-Form“) ehemaliger Mitarbeiter des Führungsstabs der Luftwaffe in ihren unterschiedlichen Funktionen dargestellt. Dabei wird besonderer Wert auf eine möglichst authentische Wiedergabe gelegt.

3.2.1 Der Stabsdienstsoldat

Dieser Beitrag spiegelt die subjektiven Wahrnehmungen eines Grundwehrdienstleistenden³² wider, der im Referat Fü L II 2 seinen Wehrdienst absolvierte und sich nach seiner Entlassung aus der Bundeswehr in einer 42-seitigen Abhandlung in meist humorvoller Weise mit seinem Wehrdienst auseinandergesetzt hat.

Der Autor widmet „dieses Werk [...] in seiner Gesamtheit Herrn Stabsfeldwebel S. [...], der [ihn] während eines Großteils [seiner] Grundwehrdienstzeit, welche [er] in seinem Referat Fü L II 2 [zubrachte] vor keine unlösbaren Aufgaben gestellt hat.“

Er beginnt: „Ich möchte mit dieser Abhandlung meinen Dank zeigen und auch das gesamte Referat Fü L II 2 mit einbeziehen, in dem ich mich sehr wohl gefühlt habe [...]. Am Beginn [...] möchte ich klarstellen, dass alle Personen, die in dem Text erwähnt oder von dem Leser erkannt werden, mit voller Absicht aufgenommen wurden [...]. Diese Personen sind nicht um Erlaubnis gefragt worden, ob etwas über sie geschrieben werden darf [...]. Also möchte ich den Leser bitten, mit einer gehörigen Portion Humor und Selbstironie an die Erarbeitung des Textes zu gehen [...]. Viel Spaß bei einer Reise in die Geschichte, das Wesen und die Technik der Stabsdiensttätigkeit im BMVg aus der Sicht eines Hauptgefreiten“.

³² Auszugsweise aus: Berghoff, Stephan, Hauptgefreiter a.D., „Der Stabsdienstsoldat im BMVg“.

Einleitend schlägt er in humoristischer Weise einen Bogen von der römischen Militärgeschichte zu seiner Stabstätigkeit im Führungsstab der Luftwaffe: „Schon im Geschichtsunterricht in den Schulen wird den jungen Schülern, die noch niemals etwas von dem wirklichen Militär gehört haben, beigebracht, dass das römische Imperium durch seine hervorragend ausgebildeten Streitkräfte so groß geworden ist. Aber dieses ist nur zur Hälfte richtig.

Die Römer waren die erste Macht der Welt, die nicht alle Soldaten an die Front und damit an die Waffen gelassen hat. Die Soldaten, die für überaus schlaue oder umgekehrt zu dämlich für den Waffendienst gehalten wurden, kamen in den sogenannten Stabsdienst, das bedeutete, sie mussten die hohen Feldherren, Centurios und auch den Kaiser versorgen, umschleimen und Schreibaarbeiten erledigen.

Damals wurde die Stabsdienstarbeit in zwei große Bereiche getrennt. Der erste Bereich blieb die Stabsdienstarbeit der zweite war der Dienst in den sogenannten Wachkohorten, die bei großen Empfängen und politischen Anlässen repräsentative Aufgaben übernahmen. Zu den Wachkohorten wurden Soldaten eingeteilt, die für die eigentliche Stabsarbeit nicht intelligent genug und für den Waffendienst zu groß waren und nicht mehr hinter die dienstlich gelieferten Schilde passten. Zu den Aufgaben eines Stabsdienstsoldaten gehörten schon damals Kopieraufträge, Botengänge, Schreibaarbeiten und einfache repräsentative Aufgaben, wie Ordonanzdienste und ein schlichtes Vorhandensein auf Empfängen, Gelagen und Orgien.

Als das römische Reich jedoch zu groß wurde, mussten auch die Stabsdienstsoldaten und die Wachkohorten zu dem Waffendienst herangezogen werden, und da jetzt die Leute fehlten, auf die die Stäbe der Feldherren, Centurios und der anderen hohen Herrschaften bauten, brach das ganze System der Stabsarbeit zusammen und mit ihm auch - das gesamte Reich.

Bis in das 20. Jahrhundert gab es keine andere Militärmacht in Europa mehr, die das Arbeitspotential von Stabsdienstsoldaten erkannt und ausgenutzt hat. Erst mit der Industrialisierung und dem Aufbau neuer Beamtenapparate erkannte man die hervorragenden Möglichkeiten des Stabsdienstes und damit der Nutzung des überragenden Intellekts einiger weniger Soldaten“.

Ein weiterer historischer Ausflug führt ihn in andere Kontinente: „In zwei weiteren großen Reichen, eines in Asien und eines in Südamerika, kamen die Herrscher auf dieselbe Idee wie im römischen Imperium. Die Inkas und auch die Chinesen setzten schon sehr früh auf die Schlaueit einiger Soldaten und setzten sie in den Führungsebenen ihres Herrscherapparates ein. Auch hier entstanden umfangreiche Stabsdienstabteilungen, die Schreibaarbeiten, Berechnungen und andere Sachen erledigten, für die normale Soldaten nicht herangezogen werden konnten.

Wenn man sich, wie wir, mit den Anfängen und den geschichtlichen Hintergründen der Stabsdiensttätigkeit befasst, taucht natürlich auch die Frage über die Zukunft dieser überaus wichtigen und anspruchsvollen Tätigkeit auf.

Wie sich teilweise schon heute zeigt, wird der zukünftige Stabsdienstsoldat ein überaus intelligentes Computergenie sein, der den Vorgesetzten in Sachen Computertechnik, Programmierung und Softwareanwendung weit überlegen ist. Er wird sogar teilweise Aufgaben übernehmen können, die weit über das Betätigungsfeld heutiger Wehrdienstleistender hinausgehen, Aufgaben, die bis dato nur von Stabs- bzw. Oberstabsfeldwebeln, ja sogar von Stabsoffizieren übernommen werden“.

Die selbstkritische und ironische Betrachtung seines Tätigkeitsprofils wurde zu dieser Zeit von vielen gleichgestellten Grundwehrdienstleistenden so bewertet: „Der Stabsdienstsoldat ist eine Soldatengattung, die nichts mehr mit den eigentlichen soldatischen Tugenden zu tun hat. Schon mit der Einführung der Tauglichkeitsgrade von T 1 bis T 7 wurde Rücksicht auf die Aufgaben und Tauglichkeit des Stabsdienstsoldaten genommen.

Mit dem Tauglichkeitsgrad 7 werden Soldaten bezeichnet, die sich nicht nur durch körperliche Gebrechen, sondern auch wegen überragenden Intelligenzeigenschaften hervorheben [...]. Es gibt

natürlich, wie bei jeder Regel, auch Ausnahmen, die diese bekanntermaßen bestätigen. Zu Beginn wurde gesagt, dass die Wachbataillone weitgehend repräsentative Aufgaben haben, aber diese Aussage ist auch nur teilweise richtig, denn die Stabsdienstsoldaten vertreten Deutschland, durch Ordonnanztätigkeiten und Öffentlichkeitsarbeit genauso wie die Wachsoldaten nach außen [...].

Der Stabsdienstsoldat liefert eigentlich das perfekte Bild eines Soldaten ab, er ist freundlich, zuvorkommend und schneidig im Auftreten. Die Uniformen sitzen meist peinlich perfekt [...].

Der einzige Schwachpunkt bei den Stabsdienstsoldaten besteht in dem Umgang mit der Waffe [...]. Dafür können sie Computerprogramme und Kopiergeräte bedienen, Kaffee und Tee kochen, mit hohen Persönlichkeiten, wie Generälen, umgehen“.

Dass die einem Wehrpflichtigen im Tätigkeitsumfeld des Führungsstabs der Luftwaffe zugewiesenen Aufgaben eingeschränkt waren, liegt auf der Hand. Der Schwerpunkt lag in unterstützenden Handreichungen. So verwundert die Liste der dargestellten Tätigkeiten keineswegs: „Im Folgenden möchte ich die besonderen Aufgaben der Stabsdienstsoldaten auführen und etwas genauer beschreiben. Hierbei wird der wichtigsten Aufgabe, dem Kaffeekochen ein eigenes [...] Kapitel gewidmet.“

Den Postverkehr im Führungsstab der Luftwaffe einschließlich der Botengänge identifiziert er als einen komplexen Aufgabenbereich, in den die damaligen Wehrpflichtigen stark eingebunden waren: „[Der] Postausgang [...] ist eine der wichtigsten Aufgaben des Stabsdienstsoldaten. Im Ministerium werden Briefe, Kurzmitteilungen, von außerhalb ankommende Post, Presse, Mitteilungen und andere wichtigen Sachen bis hin zu ganzen Ordnern und Paketen durch ein Botensystem verschickt [...]. Der Posteingang ist ähnlich organisiert [...] Hierbei wird von einem Boten / einer Botin in ein Fach, einen Korb oder auf eine Ablage die Post abgelegt, die von anderen Referaten, Stabsabteilungen und Personen an das eigene Referat geschickt worden ist [...]. Wenn ein Stabsdienstsoldat den Posteingang bearbeitet, muss er immer im Hinterkopf haben, dass das BMVg ein Ministerium, also ein Amt ist. In einem Amt arbeiten Beamte und dieser Beamtenapparat arbeitet bekannterweise sehr langsam. Deshalb muss sich der Stabsdienstsoldat diesem Tempo angleichen. Folgendermaßen wird der Posteingang bearbeitet.

Zunächst werden alle Dinge aussortiert, die unwichtig, nicht erkennbar oder falsch zugelaufen sind. Die ersten beiden Sachen werden in die sogenannte „Ablage rund“ einsortiert, die meistens unter dem Schreibtisch oder daneben steht. Falsch zugelaufene Post landet einfach wieder mit einer entsprechenden Bemerkung im Postausgang.

Alles, was für das Referat bestimmt ist erhält jeweils einen Stempel und zwar den sogenannten Referatsstempel und den Datumsstempel [...]. Diese Post wird dem Referatsleiter, meistens ein Oberst, direkt in das Büro gebracht. Alles was nicht unter die obengenannten Kriterien fällt kommt in die Ablage rund. Zur Erinnerung: Jedes Dokument, das keinen Zettel aufgeheftet hat, auf dem ausdrücklich vermerkt ist, dass das Schreiben dringend ist, ist auch so zu behandeln“.

Über seine eigenen Botengänge weiß er zu berichten: „Ein nicht ganz so wichtiger Aufgabenbereich ist der eines Botenganges. Hierbei werden wirklich wichtige Dokumente von dem Absender, meistens einem Oberstleutnant aus dem eigenen Referat, an einen oft in einem weit entfernten Gebäude sitzenden Empfänger transportiert [...]. Das Ziel muss man meistens selbst herausfinden, da der Absender oft selber nicht weiß, wo man den Empfänger findet.“

Dass ein Stabsdienstsoldat für diese Tätigkeiten gewisse Kenntnisse und Fähigkeiten entwickeln muss, beschreibt er sarkastisch: „Von dem Soldaten werden Fertigkeiten im Schreiben, Rechnen, Lesen und Anwenden des Taschenrechners oder Computers verlangt, was für einen Stabsdienstsoldaten natürlich kein Problem darstellen wird [...]. Der fehlerlose Umgang mit dem Locher, dem Hefter, dem Enthefter und natürlich mit der Mechanik eines Aktenordners ist hier gefragt [...]. Soldaten, die noch niemals mit diesen Geräten umgegangen sind, rate ich von dieser Aufgabe ab, da ein erhebliches Verletzungsrisiko besteht“.

Wie bereits hervorgehoben, gehört nach der Ansicht des Autors zu den wichtigsten Aufgaben eines Stabsdienstsoldaten das Kaffee kochen: „Da diese Aufgabe die wichtigste, aber auch gefährlichste und komplizierteste im Bereich der Stabsdienstarbeit ist, möchte ich ihr hier ein eigenständiges Kapitel widmen [...]. Der Umgang mit einer Kaffeemaschine ist nicht jedermanns Sache, wer deshalb nicht sicher ist, mit ihr umgehen zu können, sollte es seinem Vorgesetzten sagen. Es ist keine Schande [...].

Die meisten Kaffeearten werden heiß [...] und mit etwas Gebäck serviert. Manche Leute trinken Kaffee mit Milch und Zucker, den sie nachträglich und ganz nach ihrem Geschmack in die Tasse tun. Auch auf solche Leute muss der Stabsdienstsoldat bei der Herstellung von Kaffee Rücksicht nehmen [...].

Wenn ein Stabsdienstsoldat zum ersten Mal in seinem Leben Kaffee kocht, besteht die Möglichkeit, dass er Fehler macht, die das Herstellungsverfahren erheblich beeinträchtigen [...]. Das braune Kaffeepulver sollte immer den typischen Kaffeegeruch haben und in einer verschließbaren Dose [...] aufbewahrt werden“.

Nach Einschätzung des Autors war demnach die scheinbar unendliche Verfügbarkeit von Kaffee das Markenzeichen einer Abteilung im Ministerium, was nach den Berichten der Angehörigen des Führungsstabs der Luftwaffe über die Jahrzehnte hinweg auch nicht von der Hand zu weisen ist.

3.2.2 Der Bürosachbearbeiter

Stabsfeldwebel M. berichtet von den Eindrücken seines über ein Jahrzehnt andauernden Dienstes als Bürosachbearbeiter beim Führungsstab der Luftwaffe: „Im Jahr 2000 wurde ich zu einem Vorstellungsgespräch ins BMVg, Referat Fü L II 2 eingeladen; damals war ich noch Hauptfeldwebel und mein Gesprächspartner im BMVg war der Referatsleiter im Dienstgrad Oberst. Hier trafen schon unterschiedliche Welten aufeinander. Wann hatte man vorher jemals die Gelegenheit, mit einem Oberst zu sprechen. Das Gespräch schien meines Erachtens gut gelaufen zu sein, weil ich den Dienstposten Bürosachbearbeiter bereits zwei Tage später innehatte.

Den Dienst in einem Referat zu versehen war schon anders als der Dienst in den vorherigen Verwendungen. Plötzlich war man der einzige Unteroffizier in einem Referat, das überwiegend aus Stabsoffizieren und einem Fachdienstoffizier bestand.

Der Dienst in einem Referat im Führungsstab der Luftwaffe setzte eine gewisse Selbstständigkeit voraus, man hatte in seinem Zuständigkeitsbereich freie Handhabung, was Vorteile und Nachteile mit sich brachte. Der Begriff 'Mädchen für alles' traf immer mehr zu.“

Seinen Aufgabenbereich beschreibt er im Einzelnen sehr detailliert: „Meine Aufgaben waren

- zentrale Ansprechstelle im Referat, Überwachung und Koordination des übergreifenden Referatsterminkalenders,
- Überwachung, Registrierung und Verteilung der Post gemäß Geschäftsverteilungsplan,
- Zusammenstellung und Vervielfältigung von Weisungen, Berichten und Informationen,
- Verwaltung von Verschlussachen in Zusammenarbeit mit der Zentralregistratur,
- eigenständige Erstellung von grafischen Darstellungen für Vorlagen oder Vorträge der Referatsangehörigen,
- IT-Nutzerbetreuer für das Referat und Koordinierungspunkt zur IT-Systembetreuung,
- Einsatz sowie Koordination der Ausbildung zugeordneter Stabsdienstsoldaten,
- referatsübergreifende Führung und Betreuung der Stabsdienstsoldaten der Stabsabteilung II,

- organisatorische Vorbereitung für referatsübergreifende Veranstaltungen, Besprechungen, Konferenzen oder Tagungen,
- Organisation von referatsinternen politischen Weiterbildungsmaßnahmen,
- Einhaltung und Überwachung der jährlichen Termine für Sicherheitsüberprüfungen und Arbeitsschutzrichtlinien.“

Zu seinen Tätigkeiten außerhalb seiner Dienstpostenbeschreibung führt er aus: „In einem Führungsstab wurden von den Bürosachbearbeitern zudem oft mehrere Nebenfunktionen wahrgenommen; so kam ich (ab 2001) in den Genuss, jährlich im Vorbereitungsstab für den Ball der Luftwaffe mitzuwirken, zu planen, vorzubereiten und für die Durchführung zu sorgen. Eine erfüllende sowie verantwortungsvolle Aufgabe, die ich bis 2012 gerne gemacht habe.

Eine andere ehrenvolle Aufgabe nahm ich als Mitglied und Kassenprüfer im Spendenausschuss beim Soldatenhilfswerk der Bundeswehr e.V. wahr. Nebenbei war ich als ständiger Vertreter des Sportoffiziers im Fü L eingeteilt und - in der Übergangsphase vom Führungsstab der Luftwaffe zum Kommando Luftwaffe - sogar amtierender Sportoffizier.

Eine weitere Funktion als ständiger Vertreter nahm ich seit 2006 als Vorzimmerkraft beim Chef des Stabes Fü L wahr. Dies war eine sehr anspruchsvolle, interessante und fordernde Aufgabe, der ich gerne nachgekommen bin, die aber auch eine hohe Leistungsbereitschaft erforderte.“

Als Fazit hinterlässt er einen durchaus positiven Eindruck von seiner Dienstzeit beim Führungsstab der Luftwaffe: „In diesem Hause [Fü L] habe ich zwei unterschiedliche Referate als sogenannter ‘Spieß’ betreuen dürfen; angefangen mit dem Dienstgrad Hauptfeldwebel und heute mit dem Spitzendienstgrad Oberstabsfeldwebel. Mein erstes Referat war, wie anfangs schon erwähnt, mit lauter jungen Stabsoffizieren besetzt, die hochmotiviert und voller Tatendrang ihren Dienst versehen haben. Später habe ich einen Dienstposten in einem Referat übernommen, in dem fast alle Stabsoffiziere bereits eine Verwendung als gestandene Kommandeure durchlaufen hatten und ihren Dienst mit einer inneren Ruhe, der nötigen Gelassenheit und Zufriedenheit geleistet haben.

Wenn ich auf alles Erlebte im Führungsstab Luftwaffe zurückblicke, komme ich zu dem Schluss, dass diese Zeit mit einer der schönsten Abschnitte in meiner Laufbahn als Berufssoldat war. Die Akzeptanz und Anerkennung, die man als gestandener Unteroffizier in so einem Führungsstab erfährt, kann man nicht mit Worten fassen. Es gibt einem das innere Gefühl von absoluter Zufriedenheit und Gelassenheit.“

3.2.3 Der Sachbearbeiter

Die Verwendung als Sachbearbeiter im Dienstgrad Stabshauptmann im Bundesministerium der Verteidigung beim Führungsstab der Luftwaffe war „sicherlich die Krönung der Laufbahn für jeden Offizier des militärfachlichen Dienstes.

Neben den monetären Vorteilen der hochrangigen Dotierung wird dem Dienstposteninhaber ein bis dahin nicht geahntes Maß an übergeordneten Zuständigkeiten und Entscheidungskompetenz übertragen. Der Sachbearbeiter ist in seinem Zuständigkeitsbereich innerhalb seiner Kompetenzgrenzen ‘Letztentscheider’. Das hört sich toll an, bringt aber auch viel Verantwortung und gelegentlich stressige Situationen mit sich.

Entscheidungen, die über den zugestandenen Kompetenzbereich hinausgehen, müssen durch entsprechende Vorlagen an die Führung im Führungsstab der Luftwaffe oder sogar an die Leitung des Bundesministeriums der Verteidigung aufbereitet werden.

Gefragt sind letztendlich die Erarbeitung klarer Weisungen und Erlasse, die den Höheren Kommandobehörden die Absicht der Führung und den Handlungsrahmen vorgeben und die

zudem noch mit allen beteiligten Referaten im Ministerium abgestimmt sind. Gerade dieses selbständige Arbeiten mit enormem Gestaltungsspielraum macht die Besonderheit einer Verwendung im Führungsstab der Luftwaffe aus.

Stellt man sich die Frage, was einen Referenten und einen Sachbearbeiter unterscheidet, fällt hauptsächlich der optische (Dienstgradabzeichen Stabshauptmann vs. Oberstleutnant) und der damit verbundene monetäre Unterschied ins Auge. Bei genauerer Betrachtung sind natürlich die Ausbildung und der bisherige Werdegang ein weiteres Unterscheidungsmerkmal. Allerdings sind in den Aufgabenbeschreibungen gemäß der Geschäftsordnung des Bundesministeriums der Verteidigung kaum Unterschiede auszumachen. Bis auf die unterschiedlichen speziell zugewiesenen Themenbereiche und Aufgaben ist das Arbeitsfeld eines Referenten oder eines Sachbearbeiters im Grundsatz nahezu identisch.

Der Beginn meiner Tätigkeit im Ministerium ist einfach zu beschreiben: Aller Anfang ist schwer! Das erste halbe Jahr im Führungsstab der Luftwaffe war hart. Mindestens einmal am Tag hatte ich einen gefühlten Herzstillstand, da ich nicht wusste, was man von mir will und wen ich mit der Zuarbeit beauftragen soll, kann, darf oder muss. Einige Themen waren mir fast völlig unbekannt oder zumindest fremd. Wer hat schon in der Truppe oder in einer Kommandobehörde mit Feinheiten der Verfahren und Prozesse im Rahmen der Bundeswehrplanung, Haushaltsaufstellung und der Haushaltsvollzugskontrolle zu tun?

Trotz meiner zahlreichen unterschiedlichen Verwendungen, z.B. als Nachschub- und Truppenversorgungs-offizier in einem Einsatzverband, Lernzielsetzer für logistische Themen in einer Ausbildungseinrichtung, Dezernatsleiter im Luftwaffenunterstützungskommando oder als Inspizient beim General Weiterentwicklung und Inspizierungen der Luftwaffe, waren mir viele neue Themenfelder fremd. Für die in meiner Zuständigkeit liegenden Logistikthemen fühlte ich mich allerdings bestens vorbereitet und handlungssicher.

Ganz allein und 'frei im Orbit schwebend' war man natürlich im Führungsstab der Luftwaffe nicht. Auch in einem Ministerium gibt es Vorgesetzte und Mitarbeiter. Für Referenten und Sachbearbeiter [sind] in erster Linie [...] Referatsleiter zuständig, die nach meiner Erfahrung 'kluge Generalisten' sind und merkwürdigerweise fast immer genau wissen, wo und wann sie den 'Finger in eine Wunde legen' müssen. Ich hatte das Glück, in meinen Dienstjahren im Führungsstab der Luftwaffe wirklich gute Referatsleiter zu erleben, die mich zwar sehr gefordert haben, mir aber auch die gelegentlich notwendige Hilfestellung und Rückendeckung gaben, wenn es mal 'eng' wurde.

Ganz außergewöhnlich positiv empfand ich die kameradschaftliche Unterstützung und Hilfsbereitschaft aller Mitstreiter im Führungsstab der Luftwaffe. Aber auch die Zusammenarbeit mit den Soldaten und zivilen Mitarbeitern anderer Abteilungen des Ministeriums war in der Regel - auch bei unterschiedlichen Standpunkten - sehr von Kameradschaft und höflicher Kollegialität geprägt. So kann auch eine hohe Arbeitslast viel Freude machen und Zufriedenheit erzeugen. Sicherlich gab es gelegentlich Unterschiede im Grundverständnis zwischen den militärischen und zivilen Abteilungen. Soldaten sind halt anders 'sozialisiert', kennen in der Regel die Anforderungen und Gegebenheiten der Truppe aus eigenem Erleben und sind gewohnt, Kameradschaft zu leben.

Das Kerngeschäft meiner ministeriellen Verwendung war das Erstellen und Mitprüfen von Vorlagen, Hintergrundinformationen, Sprechzetteln und Sprechempfehlungen für die Luftwaffenführung. Im Einzelnen sind z.B. Weisungen, Konzepte oder Stellungnahmen zu Parlamentsanfragen zu erstellen oder mitzuzeichnen.

Des Weiteren sind besonders im Bereich der Logistik und Rüstung immer wieder Prüfungen des Bundesrechnungshofes durch die Vorlage von Dokumenten und die Erläuterung von Prozessen zu unterstützen. Zu den abschließenden Prüfmitteilungen ist im Rahmen der fachlichen Zuständigkeit Stellung zu nehmen.

Auch sind Truppenbesuche der Luftwaffenführung, des Ministers oder von Mitgliedern des Bundestages vorzubereiten und auftretende Fragen im Rahmen der Nachbereitung abzuklären und Antwortentwürfe zu erstellen.

In meinem weiteren Aufgabenbereich waren gelegentlich auch Einlassungen besorgter Bürger oder Interessenvertretungen zu beantworten oder im Rahmen der Zuarbeit Beiträge für andere federführende Referate zu erstellen.

Die Kür eines Referenten oder eines Sachbearbeiters ist sicherlich das Tischgespräch beim Inspekteur der Luftwaffe. Das hört sich für Unbedarfte nach einem gemütlichen Plausch bei einer Tasse Kaffee an - ist es aber nicht. Kein Kaffee, keine Kekse...und kein Zuckerschlecken! Stattdessen ausgefeilte, klar strukturierte und von allen beteiligten Referaten mitgezeichnete Präsentationen und 'gestylte' Tischvorlagen in blauen Schnellheftern. Die Vorbereitung dieses Events dauert oft Tage.

Das Tischgespräch selbst beginnt mit ritualisierten Abläufen: Meldung durch den Chef des Stabes Fü L an den Inspekteur, kurze Begrüßung durch den Inspekteur. Themenerfassung und knappe Einleitung zum Thema durch den Chef des Stabes. Über den zuständigen Stabsabteilungsleiter und den federführenden Referatsleiter erfolgen weitere kurze Hinführungen zur aktuellen Themenstellung und zum Hintergrund für den Informations- oder Entscheidungsbedarf. Am Ende dieser Kette steht dann der Referent oder Sachbearbeiter mit der umfassenden Präsentation des Sachverhaltes und bei Vorträgen zur Entscheidung mit Darstellung und Bewertung möglicher Entscheidungsoptionen.

Wenn es gut läuft, kommt es zu einem inhaltlichen Dialog und Diskussionen zwischen Inspekteur, Vortragendem und den anderen Teilnehmern. In einem solchen Dialog kann man dann dem Inspekteur auch Sachverhalte in gebührender Form nahe bringen und verdeutlichen, die man so in einer Vorlage nur stark 'verklusulierte' schreiben würde. Wenn das Tischgespräch aus Termingründen früher als beabsichtigt beendet wird, kann es vorkommen, dass anschließend ein weiteres Tischgespräch in kleiner Runde beim Chef des Stabes Fü L zur Klärung des Ergebnisses und des weiteren Vorgehens erforderlich wird. Abschließend obliegt es dem federführenden Referenten bzw. Sachbearbeiter, ein Ergebnisprotokoll zu fertigen und die Umsetzung der Entscheidungen und Weisungen des Inspektors zu beauftragen und in der Folgezeit zu überwachen.

Ein prägendes Erlebnis war für mich die Begleitung des Chef des Stabes Fü L zu einer Besprechung beim Staatssekretär. Das Thema war 'Prüfmitteilung des Bundesrechnungshofes zum Feldkochwesen in der Bw'. Für die Luftwaffe eigentlich kein Problem, da die Luftwaffe neben der Marine als einziger militärischer Organisationsbereich noch eigene Truppenküchen im Grundbetrieb zur Inübnunghaltung ihrer Feldköche betreibt und dieser konzeptionelle Ansatz in der Prüfmitteilung ausdrücklich als zielführend und wirtschaftlich herausgestellt wurde. Es kam allerdings ganz anders. Auf einmal stand die Luftwaffe mit ihrer Idee am Pranger und der Staatssekretär stellte die Frage, warum die Luftwaffe eigentlich noch eigene Truppenküchen betreibe. Es antwortete jedoch zunächst spontan ein Generalarzt mit dem Satz: 'die Luftwaffe will halt noch selbst Schweine schlachten können'. Er wollte damit eigentlich herausstellen, dass die Köche noch Lebensmittel in ihrer ursprünglichen Form be- und verarbeiten können und dürfen - also noch 'richtig' kochen. Dieser Satz sorgte für eine gedämpfte Belustigung und brachte den Chef des Stabes Fü L in ziemliche Erklärungsnot. Seither wird das Verpflegungskonzept der Luftwaffe von den im Ministerium mit dem Bereich Verpflegung befassten Referenten mit einem Grinsen im Gesicht mit dem Satz 'die Luftwaffe will halt noch selbst Schweine schlachten können' kommentiert.

Im Führungsstab der Luftwaffe als Schaltzentrale - oder wie es mein Stabsabteilungsleiter ausdrückte, in der 'Konzernzentrale' - dienen zu dürfen, ist ein Privileg, das man sich allerdings auch in seinen Vorverwendungen 'verdienen' muss, wie immer gehört allerdings auch das

Quäntchen Soldatenglück dazu. Ich blicke mit großer Zufriedenheit auf meine Zeit im Führungsstab der Luftwaffe zurück und bin mir sicher, dass die anderen Stabshauptleute im Führungsstab die Besonderheit ihrer Verwendung in gleicher Weise zu schätzen wissen.

Das Ende des Führungsstabs der Luftwaffe als ministerielle Abteilung war aus meiner Sicht allerdings sehr nüchtern. Kein Repräsentant der Leitung, weder der Minister noch ein Staatssekretär oder der Generalinspekteur der Bundeswehr hielten anscheinend die Auflösung dieses Führungsstabs nach einem halben Jahrhundert für so bedeutend, dass sie diesem Ereignis mit einem sonst üblichen Appell einen würdigen Rahmen gegeben hätten. Stattdessen versammelten sich die Angehörigen des Führungsstabes der Luftwaffe am 30. März 2012, wie im Frühjahr und Herbst jedes Jahres üblich, auf der Hardthöhe im Foyer des Hauses 650 und wurden mit einem kurzen Rückblick und Dankesworten für die geleistete 'ministerielle Arbeit' durch den Stellvertreter des Inspektors der Luftwaffe und den Chef des Stabes Fü L in ihre neue Organisation verabschiedet.“

3.2.4 Der Referent

Das Referat als Träger der ministeriellen Stabsarbeit bestand im Führungsstab der Luftwaffe mehrheitlich aus Referenten. Sie waren neben der Referatsleitung, den militärischen und zivilen Sachbearbeitern und dem Bürosachbearbeiter, die zentralen Figuren der Stabsarbeit des Führungsstabs der Luftwaffe. Dies wird verdeutlicht durch den Erfahrungsbericht eines Referenten für den Radarführungsdienst aus den Anfangsjahren der Bundeswehr sowie aus der Beschreibung des Tätigkeitsfeldes eines Referenten der jüngeren Geschichte.

Anfangsjahre eines Referenten im Referat für den Radarführungsdienst

Den Aufbau des Radarführungsdienstes der Luftwaffe in den Anfangsjahren des Verteidigungsministeriums schildert ein Zeitzeuge in einem Bericht vom November 1975:³³ „Als ich im März 1956 als Hptm in das Verteidigungsministerium eintrat, bestand das Referat VI D zunächst nur aus mir, dem Referenten, und einem Schrank voller Unterlagen, die noch unbearbeitet waren. Meinen Mitstreitern aus dieser Zeit, den anderen Referenten der Unterabteilung VI, ging es nicht besser. Sie residierten als 'Ein-Mann-Referate' mit Ausnahme des Grundsatzreferates der Unterabteilung VI, dem [ein Stabsoffizier] vorstand und dessen Gehilfe [ein Hauptmann] war. [Die Referate] für Fernmeldeverbindungen, [...] für das Funkwesen, [...] die Fernmeldeaufklärung und [...] das Referat Bordelektronik [wurden jeweils von einem Offizier oder einem Stabsoffizier geführt]. Unser Unterabteilungsleiter [hatte] als einziger [...] Nachkriegserfahrungen bei der Dienststelle Blank [...]. Alle übrigen mussten auf den Kriegserfahrungen aufbauen. Diesem kleinen Häuflein aufrechter Männer fiel die im Anfang schier unlösbare Aufgabe zu, die Führungsdienste der Luftwaffe aufzubauen bzw. die Organisation zu schaffen, die den Aufbau durchführen konnte [...]. Aus dem Nichts anfangend, war ohne die Erarbeitung von Grundlagen kein Aufbau möglich. In tage-, oft nächtewährender Arbeit mussten die Unterlagen über den Radarführungsdienst, seine Organisation sowie das Gerät der befreundeten NATO-Länder studiert werden. Insbesondere das der britischen und amerikanischen Luftwaffe im Bereich der 2. und 4. ATAF, deren Radarstellungen wir ja eines Tages übernehmen sollten.

Als besonders große Hilfe in dieser Zeit erwies sich die 'Military Assistance and Advisory Group' (MAAG), die der US-Botschaft angegliedert war. Hier erwies sich [ein LtCol] als besonders

³³ Bericht des Oberst a.D. Max Wels vom 4. November 1975, seinerzeit erster Referent im BMVg VI D (später VI 3) für den Radarführungsdienst.

zuverlässiger Helfer. [Er] holte unermüdlich Betriebs- und Gerätevorschriften sowie Fachleute aus dem Bereich der 4. ATAF herbei, um uns das nötigste Wissen zu vermitteln.

Da das Verteidigungsministerium sich zu dieser Zeit ebenfalls noch im Aufbau befand, fehlte es häufig an den selbstverständlichen Dingen, die im Stabsbetrieb notwendig waren und auf deren Lieferung wir zu Beginn unserer Arbeit nicht warten konnten. So half die MAAG mit Schreibmaschinen, Reproduktion, Zeichengerät und Kartenmaterial aus. War es nicht möglich, einen Pkw zu bekommen, der uns zur MAAG oder zu den beiden ATAF fuhr, so half diese Dienststelle auch in solchen Dingen aus. Die uneigennützigte Hilfe der Amerikaner war uns in dieser Zeit unentbehrlich.

Verständlicherweise war auch der Beginn eines Aufbaus im Ein-Mann-Betrieb kaum lösbar. In dieser Zeit, wie auch später, erwies sich [ein] Dezernent für den Radarführungsdienst beim A 6 der Luftwaffengruppe Süd [...] als eine unentbehrliche Stütze im Aufbau. Wir haben viele Wochen in gemeinsamer Arbeit Grundlagen erstellt, die später für die Planung von erheblichem Nutzen waren.

Auf andere Fachleute aus dem Radarführungsdienst der alten Luftwaffe zurückzugreifen, war in dieser Zeit kaum möglich. Erstens hatten sich zu wenige Offiziere wieder zur Verfügung gestellt. und zweitens war es erforderlich, die wenigen Experten, die gekommen waren, auf langfristige Lehrgänge zu den Amerikanern zu schicken, um sich mit den Gegebenheiten des Radarführungsdienstes vertraut zu machen. Hier möchte ich besonders einige Offiziere nennen, die wir zum ersten Flugmelde- und Radarleitlehrgang nach Tyndall in die USA geschickt hatten [...]. Die meisten dieser Offiziere haben später entweder bei der Truppe oder in Stäben hervorragenden Anteil am Aufbau des Radarführungsleitdienstes genommen.

Der 'Ein-Mann-Betrieb' des Referats VI D endete im Dezember 1956, als [ein Major] Dipl.-Ing. zum Referat versetzt wurde. Dank seiner technischen Erfahrung und Arbeitsfreude konnten wir nun an die Erarbeitung technischer Grundlagen für den Aufbau des Radarführungsdienstes herangehen. Das Referat erfuhr weitere wirksame Verstärkung, als 1957 [ein weiterer Offizier] hinzuversetzt wurde [...].

Schließlich kam [ein weiterer Stabsoffizier] hinzu, der sich in sehr erfolgreichem Maß im Wesentlichen dem Aufbau des Luftraumbeobachtungsdienstes widmete. Mit der Auflösung der Unterabteilung für den Aufbau der Flugabwehr im Führungsstab der Luftwaffe übernahm das Flugmeldereferat noch die Verantwortung für die Führungssysteme dieses Dienstes. Zur Bearbeitung dieses Systems wurde [wiederum ein neuer Stabsoffizier] zum Referat versetzt. Mit diesen Offizieren verfügte das Referat über eine hervorragende Crew von Sachkennern ihrer Gebiete, mit denen es eine Freude war, den Grundstein zum Radarführungsdienst zu legen.

Wenn man von den Männern der 'ersten Stunde' spricht, möchte ich besonders [...] den ersten Unterabteilungsleiter Fü L VI [nennen]. Wir hatten in ihm einen energischen und einflussreichen Chef und dank seines umfassenden Wissens einen hervorragenden Förderer des Radarführungsdienstes. Seine angenehme Art der Führung und sein menschlicher Rat haben uns über viele schwere Stunden der Aufbauarbeit hinweggeholfen. Sein besonders gutes Verhältnis zum ersten Inspekteur der Luftwaffe, General Kamhuber, sowie seine stete Bereitwilligkeit, seinen Referenten Zugang zum Inspekteur zu verschaffen, hat wesentlich zur Förderung unserer Projekte beigetragen.

Hier sei auch erwähnt, dass General Kamhuber aufgrund seiner Erfahrungen als Chef der Nachtjagd in der alten Luftwaffe unserem Dienst sehr aufgeschlossen gegenüberstand und frühzeitig erkannt hat, dass ein gut funktionierender Radarführungsdienst die Voraussetzung für eine erfolgreiche Luftverteidigung war. Die Unterstützung, die wir durch ihn bei den politischen Instanzen erhielten, war in der ersten Zeit des Aufbaus unschätzbar.

Bei den Luftwaffengruppen fand der Radarführungsdienst zu Beginn des Aufbaus sehr wirksame Unterstützung durch den damaligen Chef des Stabes der Luftwaffengruppe Süd, [...] und die A 6

der Luftwaffengruppen [...] sowie deren Dezernenten für den Radarführungsdienst [...]. Diesen Herren schulden wir am regionalen Aufbau dieses Dienstes für ihren unermüdlichen Einsatz ganz besonderen Dank.

Im BMVg waren wir sehr frühzeitig auf die Zusammenarbeit mit den Abteilungen T und H angewiesen [...] mit denen wir in Fragen der Forschung und Entwicklung von Gerät des Radarführungsdienstes in ständigem Kontakt standen und mit denen uns eine mustergültige Team-Arbeit verband. Bei der Abteilung 11 fanden wir [...] sehr erfolgreichen Rechtsbeistand bei der Übernahme von Radarstellungen von der amerikanischen und britischen Luftwaffe.

Der Aufbau des Radarführungsdienstes erforderte [in der Fortführung ab 1957 im Führungsstab der Luftwaffe] neben der rein fachlichen Planung und Steuerung beim Referat VI D selbst eine intensive Zusammenarbeit mit den beteiligten Referaten im Führungsstab der Luftwaffe selbst. So pflegten wir engste Zusammenarbeit mit dem Luftverteidigungsreferat, dem eigentlichen Bedarfsträger des von uns aufzubauenden Systems. In organisatorischen Fragen arbeiteten wir sehr eng mit [...] der Unterabteilung Organisation zusammen. Das gleiche galt für die Unterabteilung Logistik [...] und die [...] Unterabteilung Ausbildung.

Hand in Hand mit den ersten Plänen zur Übernahme von Radarstellungen ging die Personalbedarfsrechnung und die Personalanforderung. Bezüglich der Zuführung von Offizieren arbeiteten wir sehr eng mit [...] der Abteilung P zusammen. Bezüglich des Nachschubs an Unteroffizieren und Mannschaften war unser Ansprechpartner die Personalabteilung bei Fü L.

Sehr frühzeitig stellte sich heraus, dass eine erfolgreiche Planung von Projekten im Bereich der Unterabteilung VI ohne eine angemessene technische Komponente nicht möglich war. Wegen der Begrenzung [...] der [...] Offiziersstellen im Ministerium selbst bauten wir diese Zelle als Ingenieurstab im Luftwaffenamt aus, der auf direkte Zusammenarbeit mit der Unterabteilung VI angewiesen wurde [...].

Damit sind [...] die Jahre 1956 bis 1963 [...] aus der Sicht des damaligen Referenten für den Radarführungsdienst wiedergegeben. Sie beziehen sich daher auf dessen unmittelbaren Wirkungsbereich und erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit hinsichtlich der Geschehnisse auf allen Ebenen des Radarführungsdienstes“.

Referent im Führungsstab der Luftwaffe - kein Job wie jeder andere

Wer als Referent in der Ära des Führungsstab der Luftwaffe auf dem Hardtberg in Bonn (im sogenannten „Hohen Haus“) saß, konnte meistens weit blicken, entweder in die Eifel oder in die Kölner Bucht mit dem herausragenden und - bei klarem Wetter - gut sichtbaren Dom. Leider blieb im normalen Alltag wenig Zeit für im wahrsten Sinne des Wortes „beschauliche“ Minuten, geschweige denn Stunden. Der Termindruck und die stets gut gefüllte Mailbox standen einem solchen Ansinnen breitschultrig im Wege. Allenfalls konnte es hin und wieder gelingen - durch clevere Platzwahl - bei Besprechungen der Kategorie „Dabei sein reicht!“ einen längeren Augenblick das landschaftliche Umfeld zu genießen.



Abb.: Blick aus Gebäude 650 (Fü L)

Wer als Referent im „Hohen Haus“ saß, hatte gewöhnlich auch bereits viel erlebt und auch nicht nur Alltägliches zu berichten. Und sei es nur von der einschlägigen Erfahrung, dass das Glasdach der „Pyramide“, in der die meisten Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen des Bundesministeriums der Verteidigung in Bonn mit mehr oder weniger hohem Tempo und in oft ungesunder Manier ihre Mahlzeiten zu sich nahmen, undicht war und aufgestellte Plastikeimer die tropfende „Wasserpracht“ nur mit Mühe abfangen konnten, so dass sich allmählich auch größere Pfützen um den ein oder anderen Tisch bildeten.

Diese nachhaltige Erfahrung war aber nie leistungshemmend sondern eher Ansporn, sich wieder rechtzeitig an seinem Schreibtisch einzufinden, um den zahlreichen Gittermappen oder E-Mails umso heftiger zu Leibe zu rücken und den guten Ruf des jeweiligen Referats stets und nachhaltig zu mehren.

Das Referat war im Bundesministerium der Verteidigung der Träger der Sacharbeit. Ihm oblag die Wahrnehmung der zugeordneten Aufgaben und es hatte sehr oft „die erste Entscheidung“ in allen ihm zugewiesenen Angelegenheiten. Der Referatsleiter steuerte die Arbeit im Referat, gestaltete die Sacharbeit, stellte die gegenseitige Information sicher und übte Dienstaufsicht aus. Ein Referat hatte in der Regel bis zu acht Referenten.

Der Referent war durch sein fundiertes Wissen und seine praktische Erfahrung der Fachmann für eines oder mehrere Themengebiete und wurde als solcher auch sehr geschätzt und entsprechend gefordert. Er war Ansprechpartner, Stabsarbeiter, Koordinator, manchmal auch „Klagemauer“,

Leitender und Teilnehmer bei Besprechungen, Vermittler, Autor, Dienstreisender, Vortragender, „Stein des Anstoßes“ und immer wieder Auftraggeber an den nachgeordneten Bereich (Erwartungshaltung: immer im Auftrag des Inspektors). Dies machte ihn arbeitsfähig, nicht aber unbedingt beliebt. Die genannten Rollen sind in ihrer Aufzählung, insbesondere aber in ihrer jeweiligen Ausprägung weder vollzählig noch im Detail vergleichbar; sie kamen aber den idealtypischen Forderungen an einen Referenten sehr nahe.

Der Tagesablauf des Referenten war meist detailliert durchgeplant, randvoll mit Sacharbeit, Besprechungen und sonstigen Terminen. Hinzu kamen dann oft noch kurzfristige Anfragen oder Aufträge durch Vorgesetzte aus dem Führungsstab der Luftwaffe, beginnend beim Referatsleiter bis hin zum Inspekteur oder - und mindestens genauso häufig - aus anderen Stäben. Darüber hinaus hatte der Referent auch die Mitzeichnungen, Mitprüfungen und Stellungnahmen gegenüber anderen Abteilungen und Stäben des Bundesministeriums der Verteidigung gemäß Geschäftsordnung zu erledigen. Der Referent war gewissermaßen die „Spinne im Netz“, die versuchte im Zuständigkeitsbereich den Überblick zu behalten und das Szenario zu beherrschen.

Bei nahezu allen Formen der mündlichen und schriftlichen Stabsarbeit kam dem Referenten eine bedeutsame und inhaltlich wichtige Rolle zu. Im Falle von Rücksprachen beim Stabsabteilungsleiter oder auch bei der Luftwaffenführung bereitete er seinen Referatsleiter thematisch sehr gründlich vor, begleitete ihn häufig bei dieser Rücksprache oder nahm diese im Bedarfsfalle auch alleine wahr.

Nahezu alle Vorträge des Referatsleiters oder des Stabsabteilungsleiters, die zum inhaltlichen Themenfeld des Referenten gehörten, wurden durch ihn meist in einem ersten Entwurf vorbereitet.

Von besonderer Bedeutung und Tragweite für den Referenten waren die Tischgespräche, bei denen er die Hauptarbeit in der Vorbereitung (Terminierung, Einladung der Teilnehmer, Reservierung und Vorbereitung des Raumes, inhaltliche Erarbeitung des Themas oder der Präsentation), in der Durchführung (eigener Vortrag bzw. Protokollführer, Beantwortung von Fragen der Luftwaffenführung und der Teilnehmer am Tischgespräch) und in der Nachbereitung (Ergebnisprotokoll und Voranbringen der getroffenen Entscheidungen) zu leisten hatte. In diesen Tischgesprächen stand der Referent vor meist großen Herausforderungen sowie selbstverständlich im Fokus der Luftwaffenführung und somit meist auch unter hoher Anspannung, weil er seinen Auftritt als mindestens „karrierebeeinflussend“ wahrnahm.

Hin und wieder gab es auch Besprechungen in anderen Stäben, an denen Referatsleiter und Referenten gemäß Einladung gemeinsam teilnehmen sollten, bis dann kurz vor der Besprechung festgestellt wurde, dass fast alle Referatsleiter anderweitig verhindert waren und die Referenten „unter sich“ waren. Trotzdem verliefen auch solche Besprechungen ohne Qualitätseinbußen.

Aus dem Blickwinkel des Referenten gäbe es sicherlich noch eine Menge zu berichten, würde hier jedoch zu weit führen. Zur Abrundung der zahlreichen Ereignisse in der Referententätigkeit im Führungsstab der Luftwaffe an dieser Stelle noch ein letztes Phänomen in der Stabsarbeit:

Meistens kurz vor den Feiertagen (z.B. Ostern, Weihnachten, „Karneval“) erhöhte das gesamte Ministerium noch einmal das Arbeitstempo. Es war dann von einer besonders auffälligen Betriebsamkeit befallen. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, insbesondere diejenigen, die solche Feiertage mit einem Urlaub kombinierten, verteilten kurz davor in extrem hoher Kadenz noch Mitzeichnungen, Bitten um Stellungnahmen, Mitprüfungen u.ä. und setzten „großzügig“ scheinende aber tatsächlich kaum einhaltbare Termine...eine wahre Freude und ein unvergessliches Erlebnis für jeden betroffenen Referenten.

3.2.5 Der Referatsleiter

„Mit Wirkung vom 1. April 1998 wurde ich als Referatsleiter Fü L I 4 in den Führungsstab der Luftwaffe versetzt. Nach Verwendungen als Referent beim Führungsstab der Streitkräfte IV 3 sowie als Bereichsleiter im Planungsstab war dies die dritte Verwendung im Bundesministerium der Verteidigung, jedoch die erste in dem höchsten Stab ´meiner´ Teilstreitkraft. Das Referat war zuständig für die organisatorischen Grundlagen und den Organisationsumfang sowie für die Organisationsprüfungen und die Stärke- und Ausrüstungsnachweisungen (STAN) der Luftwaffe. Hinzu kamen für den Referatsleiter die Aufgaben des Organisationsreferenten im Führungsstab der Luftwaffe sowie die Auftragserteilungen und die Auswertung der Aufträge des Generalinspezierungen der Luftwaffe, eine Aufgabe, die ich aufgrund der engen und konstruktiven Zusammenarbeit mit den damaligen Brigadegenerälen Ulf von Krause und Wolfgang Döring und ihren stets ausgezeichneten Arbeitsergebnissen besonders geschätzt habe.

Bereits bei der Übernahme meiner Aufgaben stellte ich fest, dass in diesem Stab die ´Uhren anders tickten´. Obwohl ich in allen bisherigen und später folgenden ministeriellen Verwendungen ein höheres Maß an Kameradschaft und Kooperationsbereitschaft feststellen konnte als in vielen Truppenverwendungen, war bereits die besonders gründliche, umfassende und sehr persönliche Einweisung durch meinen Vorgänger, Oberst i.G. Wolfgang Born, ein besonderes Erlebnis, das ergänzt wurde durch eine sehr offene und intensive Einweisung meiner Referenten, die mich sofort in das bestehende Team aufnahmen und mich in die Lage versetzten, mit Dienstantritt die Leitung des Referates wahrzunehmen. Es herrschte ein offener und konstruktiver Geist, der auch in den folgenden Zeiten harter und intensiver Arbeit stets getragen hat. Ich kann mich an viele durchaus kontroverse Diskussionen erinnern, jedoch an keinen persönlichen Streit. Gleiches galt für die Arbeit in der Stabsabteilung, die zunächst durch den stets gelassen agierenden Stabsabteilungsleiter, Brigadegeneral Bodo Blaas, und später durch Brigadegeneral Wolfgang Born, geleitet wurde.

Im gesamten Führungsstab der Luftwaffe herrschte unter dem Chef des Stabes, Generalmajor Hans-Günter Schröfel und seinem Nachfolger Generalmajor Heinz Marzi, ein konstruktiver, im Vergleich zu anderen Abteilungen nahezu familiärer Geist. Ähnliches galt nach meiner Beobachtung für alle Führungsstäbe der Teilstreitkräfte. Die Arbeitsbeziehungen unter den Referatsleitern waren im Wesentlichen von großem Vertrauen geprägt, die Beziehungen zum Stabsabteilungsleiter eng und vertrauensvoll, der Weg zum Chef des Stabes - und später in den Phasen der Entwicklung einer neuen Luftwaffenstruktur auch zum Inspekteur der Luftwaffe, Generalleutnant Rolf H. Portz und seinem Stellvertreter, Generalleutnant Benno Ertmann sowie nachfolgend Generalleutnant Hans-Werner Jarosch - kurz und zielführend.

Sehr schnell kam ich zu der Überzeugung, dass das Bundesministerium der Verteidigung in seiner Struktur, Arbeitsweise und Dynamik höchst unterschiedlich war: Es war eine ministerielle Einrichtung und zugleich eine Höhere Kommandobehörde mit sehr unterschiedlichen Perzeptionen der militärischen und politischen Welt. Besonders auffällig waren vor allem die unterschiedlichen Kenntnisstände zu wichtigen Themen und der teilweise bemerkenswert heterogene Bearbeitungsstand auf den unterschiedlichen Ebenen.

Bereits bei meinem Dienstantritt herrschte ein gewisser Veränderungsdruck, der vor allem aus den Überlegungen zur NATO-Kommandostruktur und den finanziellen Rahmenbedingungen herrührte. Allerdings war das Bewusstsein zur Notwendigkeit umfassender Veränderungen noch nicht bei allen Beteiligten in den verschiedenen Verwendungsbereichen angekommen. Ich erinnere mich ungern an die erste Einladung in meiner neuen Funktion, die der Referatsleiter Fü L III 2, Oberst i.G. Schubert, zum Thema Weiterentwicklung Radarführungsdienst ausgesprochen hatte. Die Veranstaltung mit den Verantwortlichen dieses Verwendungsbereiches war für uns beide mehr als frustrierend, weil keine Bereitschaft zu nennenswerten Veränderungen zu erkennen war. Noch schlimmer war die nach wenigen Wochen folgende Anschlussveranstaltung,

in der die Streichung von weniger als 40 Dienstposten als Gefahr für die operationelle Wirksamkeit des gesamten Verwendungsbereichs bewertet wurde.

Die Diskussion um die NATO-Kommandostruktur zeigte die Schwäche des ministeriellen Systems deutlich auf: Die Informationen kamen oftmals sehr spät und mit kurzfristigen Terminsetzungen aus dem Führungsstab der Streitkräfte. Sehr oft hatten wir die erforderlichen Informationen einige Zeit früher von befreundeten Luftstreitkräften erhalten und konnten auf dieser Basis unsere Bewertungen vorbereiten. Leider versuchten die Teilstreitkräfte, gegenseitig Vorteile jeweils für ihren Bereich beim 'Kampf um Flaggoffiziere' zu erzielen und sahen weniger den Vorteil in einem abgestimmten Vorgehen zum Wohle der Bundeswehr. Darüber hinaus bestimmten im ersten Halbjahr 1998 klassische Themen wie STAN-Arbeit, Einhaltung der Organisationsgrenzen und Feinausplanung des Führungsstabes der Luftwaffe das tägliche Geschehen.

Mit der Bundestagswahl am 27. September 1998, die einen Regierungswechsel zur Folge hatte, änderten sich rasch die Agenda und die Geschwindigkeit der Stabsarbeit. Die Festlegung in der Koalitionsvereinbarung vom 20. Oktober 1998 zwischen der SPD und BÜNDNIS 90 /DIE GRÜNEN sah vor, dass 'eine vom Bundesminister der Verteidigung für die neue Bundesregierung zu berufende Wehrstrukturkommission [...] auf der Grundlage einer aktualisierten Bedrohungsanalyse und eines erweiterten Sicherheitsbegriffs Auftrag, Umfang, Wehrform, Ausbildung und Ausrüstung der Streitkräfte überprüfen und Optionen einer zukünftigen Bundeswehrstruktur bis zur Mitte der Legislaturperiode vorlegen (wird).'³⁴

Bereits im November 1998 bildeten sich Arbeitsgruppen, die sich mit umfassenden Bestandsaufnahmen, der Weiterentwicklung und Zukunft der Bundeswehr und vielen grundsätzlichen Fragestellungen beschäftigten, meist mit großer Hektik, im Bewusstsein außerordentlicher Bedeutsamkeit und mit kurzfristigen Terminsetzungen, die das ohnehin weitgehend unstrukturierte Vorgehen in der Wirkung verschärften.

Junge Frauen in meist eleganten Kostümen und junge Männer in dunklen Anzügen, offensichtlich gerade aus dem Studium kommend, im persönlichen Gespräch erkennbar weitgehend ohne fachliche Kenntnisse und Bezug zur Bundeswehr, durchpflügten in Scharen das Ministerium auf der Suche nach Einsparungspotenzialen und Synergieeffekten, während die Inspektoren mit ihren Führungsstäben sich zunächst hinter der These verbarrikadierten, sie seien für die Zukunft gut aufgestellt und es gäbe keinen grundsätzlichen Änderungsbedarf.

Ich habe mich damals oft gefragt, aus welchen Gründen wir für das bevorstehende Veränderungsmanagement die im Studium an den Universitäten der Bundeswehr erworbenen Kenntnisse und Fähigkeiten unserer Offiziere nicht intensiver genutzt haben; wir hätten sicherlich viel Geld sparen können.

Tragisch war auch die Rolle der Inspektoren, die im Spagat zwischen politischen Vorgaben und dem Beharrungsvermögen der (Führungs-)Stäbe, den Wünschen der Generale im nachgeordneten Bereich und der Truppe einen konstruktiven Weg in die Zukunft finden mussten. Ich habe sie um ihre schwierige Aufgabe nicht beneidet.

Eine große Hilfe für den Inspekteur der Luftwaffe bei dieser Aufgabe zwischen Kontinuität und Wandel war der damalige Chef des Stabes Fü L, Generalmajor Schröfel, der die Kernarbeit einem kleinen Kreis von Referatsleitern unter Leitung des Referatsleiters Fü L III 1, Oberst i.G. Schachthöfer, übertrug. Dazu gehörten weiterhin die Referatsleiter Fü L I 1, Oberst i.G. Geppert, Fü L II 1, Oberst i.G. Oppitz und mein Referat Fü L I 4. Als Steuerungsebene waren die Stabsabteilungsleiter tätig.

³⁴ Vgl. Koalitionsvereinbarung vom 20. Oktober 1998 zwischen der SPD und BÜNDNIS 90 /DIE GRÜNEN.

Sehr schnell entwickelte sich unter uns vier Referatsleitern eine intensive und gute Arbeitsbeziehung. Von einem meiner Referenten erfuhr ich, dass wir als 'Viererbande' bezeichnet würden. Neben unserer täglichen Arbeit waren wir oft nachtaktive. Besonders Oberst i.G. Schachthöfer liebte die Nachtarbeit, weil er die Auffassung vertrat, nur die wirklich Engagierten seien gewillt, auch jenseits Mitternacht um die beste Lösung zu kämpfen. Bei all unserer heterogenen Perzeption aufgrund unterschiedlicher Erfahrungen, Aufgaben und Interessen versuchten wir gemeinsam eine sinnvolle Struktur für die künftige Luftwaffe zu entwickeln. Immer wieder wurden die einzelnen Aspekte, teilweise mit unseren Referenten diskutiert, mit Hilfe der exzellenten 'Powerpoint'-Kenntnisse von Oberst i.G. Schachthöfer, der regelmäßig seinen Referenten vom Computer trennte, um mit dem ihm eigenen Farbpfeifen, das bis in die jüngste Zeit die Präsentations-Folien des Fü L prägte, wirkungsvolle Präsentationen zu erzeugen. Nach einer besonders langen und konstruktiven Session lud mich eines Tages Oberst i.G. Schachthöfer morgens gegen 02:00 Uhr zum Essen ein, das nach einer Fahrt mit seinem Cabrio in lauer Sommernacht aufgrund fehlenden Angebotes zu dieser Tageszeit, mit einem gemeinsamen Eis an einer Tankstelle in Bonn endete.

Das Jahr 1999 war in erheblichem Maße durch die Konkretisierung der Strukturvorstellungen und die Arbeit in einer Vielzahl von Arbeitsgruppen geprägt. Die STAN-Arbeit wurde hingegen so vollzogen, als gäbe es keinen Wandel. Es war klar ersichtlich, dass der mit der Entwicklung der STAN verbundene Arbeitsaufwand in keinem Verhältnis zu der Wirksamkeit und Dauer der Maßnahmen stand. Die Referatsleiter der Organisationsreferate aller Führungsstäbe der Teilstreitkräfte entwickelten deshalb unter Leitung des zur Luftwaffe gehörenden Referatsleiters Fü S IV 3 gemeinsam mit dem Referatsleiter H I 5 (Prüfgruppe) der Abteilung Haushalt, Ministerialrat Kurt Voß, der von uns allen sehr geschätzt wurde, ein vereinfachtes STAN-Verfahren, das Auftrag und Aufwand besser vereinbarte und vor allem die Referatsleiter der Organisationsreferate befähigte, sich intensiver um ihre strukturellen Aufgaben zu kümmern.

Im ersten Quartal 2000, pünktlich wie im Koalitionsvertrag vorgesehen, waren die konzeptionellen Arbeiten an der neuen Luftwaffenstruktur soweit abgeschlossen, dass die künftige Kommandostruktur ein Gesicht bekommen konnte. In der Regel tagten wir, die 'Viererbande', mit dem Inspekteur und seinem Stellvertreter, dem Chef des Stabes und den Stabsabteilungsleitern mehrmals in der Woche, um die Kommandostruktur der künftigen Luftwaffe zu operationalisieren, die Sitzungen des Luftwaffenrates und militärischer Führungsräte oder höherer Gremien sowie die Kommunikation in den politisch-parlamentarischen Bereich vor- und /oder nachzubereiten. Nach vielen Jahren habe ich diese intensive Form der Kommunikation noch immer in bester Erinnerung. Dies hat damals Vertrauen untereinander und zur Führung geschaffen, unsere Referenten konnten planvoll und zielgerichtet arbeiten. Es war absehbar, dass die Luftwaffe die tiefen und umfassenden Eingriffe nicht mehr mit den bisherigen Instrumenten würde realisieren können. Deshalb wurde im Luftwaffenamt aus Vorläuferorganisationen die Abteilung Personalstruktur, Organisation, Controlling, Aufwandsbegrenzung und Rationalisierung der Luftwaffe (POCARLw) entwickelt.

Am 14. Juni 2000 billigte die Bundesregierung das von Verteidigungsminister Scharping vorgelegte Konzept für eine Erneuerung der Bundeswehr von Grund auf. Im Jahr 2001 begann dann als sichtbares Zeichen unserer erfolgreichen Stabsarbeit die Einnahme der Luftwaffenstruktur 5.“

3.2.6 Zwischen Macht, Moderation und Makulatur! ... oder: wer braucht eigentlich einen StAL?

„Als Referent, Generalstabsoffizier beim Chef des Stabes, Referatsleiter und Stabsabteilungsleiter (StAL) im Führungsstab der Luftwaffe verwendet worden zu sein, ist nur ganz wenigen Offizieren 'vergönnt'. Vor diesem Erfahrungshorizont werden die persönlichen Anmerkungen zur Rolle eines Stabsabteilungsleiters im Führungsstab der Luftwaffe wiedergegeben.

Das Arbeitsfeld

Mit der Übernahme der Dienstgeschäfte übernimmt ein Stabsabteilungsleiter eine Fülle von Verantwortlichkeiten, die vielleicht etwas von dem abweichen, was ein außenstehender Betrachter vermeintlich hinter einer Stabsabteilungsleiterfunktion vermutet. Denn ein Stabsabteilungsleiter ist nicht zwingend der fachliche Experte für alle Themenfelder, die in seinem Verantwortungsbereich bearbeitet werden...und er ist schon gar nicht die mächtige Entscheidungsinstanz im Ministerium, die etwa die Inhalte (mit-) bestimmt oder verantwortet.

Vielmehr liegt seine Stärke darin, dass er in der Regel der erfahrenste Offizier seiner Stabsabteilung ist und zumindest selbst als Referent oder sogar als Referatsleiter zuvor im Ministerium verwendet wurde.

Natürlich existiert auch eine gewisse Erwartungshaltung an den Stabsabteilungsleiter durch seine vorgesetzten militärischen Ebenen, als da sind der Chef des Stabes oder der Inspekteur. Diese Erwartungshaltung spielt wahrscheinlich schon bei der Personalauswahl eine entscheidende Rolle. Dennoch kann es hier schnell zu Überraschungen bei den Vorgesetzten kommen, nämlich dann, wenn ein Stabsabteilungsleiter seine eigene Rolle zu spielen versucht.

Grundsätzlich vertritt ein Stabsabteilungsleiter im Führungsstab der Luftwaffe natürlich die Interessen der Luftwaffe. Dies wäre auch verhältnismäßig einfach, wenn es da nicht die anderen Abteilungen im Hause gäbe, die in der Regel nicht ohne weiteres den doch vermeintlich geradezu offensichtlichen, nach eigenem Urteil alternativlos guten Weg der Luftwaffe im weiteren Vorgehen aus Überzeugung einfach mitgehen und statt dessen für sich ein eigenes Mitspracherecht im Entscheidungsprozess reklamieren.

Auf ministerieller Ebene gilt das Konsensprinzip. Die eigentliche Herausforderung liegt also darin, den Konsens mit den anderen Abteilungen zu suchen und herzustellen.

Zur Erfüllung einer bestimmten Forderung muss sich der militärische Bedarfsträger in der Regel mit den zivil dominierten Bedarfsdecker-Bereichen einigen. Von Haus aus beinhaltet dies für die Luftwaffe eine schwierige Ausgangsposition, denn sie ist die Fordernde und verfügt leider nicht über eigene, für die Umsetzung notwendige Ressourcen. Der Art. 87 GG setzt hier eindeutige Rahmenbedingungen, die nicht diskutierbar sind.

Auf der anderen Seite kann der Bedarfsdecker sich nicht den berechtigten Forderungen des Bedarfsträgers verschließen, denn schließlich haben sowohl der Bedarfsträger als auch der Bedarfsdecker einen gemeinsamen Auftrag zu erfüllen, nämlich die Verteidigungsfähigkeit unseres Landes aufrecht zu erhalten und zukünftig sicherzustellen.

Während ein Militär dazu dezidiert seinen eigenen Auftrag im Vordergrund sieht, haben in der Regel die Bedarfsdecker-Abteilungen allerdings auch Interessen wahrzunehmen, die über den rein militärischen Forderungsanspruch hinausgehen. Hier offenbart sich ein Konfliktfeld.

Dies gilt z.B. bei Forderungen an Waffensysteme dahingehend, dass die Forderungserfüllung auch haushalts- und / oder rüstungspolitischen Rahmenbedingungen der Bundesregierung Rechnung tragen muss. Die dazu notwendige inhaltliche Auseinandersetzung, um zu einem Konsens zu

kommen, setzt hohe Kompromissbereitschaft voraus und findet natürlich einige Zeit vor dem Entscheidungsprozess statt.

Neben den eigentlichen Trägern der Sacharbeit, den Referatsleitern und Referatsangehörigen des Ministeriums, nimmt der Stabsabteilungsleiter während dieses Prozesses der Konsensfindung vornehmlich die Rolle eines Moderators wahr, um im Vorfeld bereits offenbare und prognostizierte Interessenkonflikte oder Hindernisse zu verifizieren und sie bereits möglichst in bilateralen Gesprächen aus dem Weg zu räumen. Dieser iterative Prozess des mehrstufigen Meinungsaustausches ist nach meinen Erfahrungen zu einem Großteil von Erfolg gekrönt. Er setzt jedoch auf beiden Seiten Einsicht, Respekt, gegenseitiges Vertrauen und Empathie voraus, um zu einem vernünftigen Abschluss des Interessenausgleichs zu kommen. Insbesondere hier kann ein Stabsabteilungsleiter seine berufliche Expertise und Erfahrung, seine Kommunikationsfähigkeit sowie seine Menschenkenntnis in besonderer Weise zur Anwendung bringen.

Dies allein führt aber nicht immer zwingend zum Erfolg. Ich erinnere durchaus Vorgänge, bei denen sich alle zuständigen Abteilungen nach langen, umfangreichen Gesprächen einig über das abschließende Ergebnis waren und überrascht zur Kenntnis nehmen mussten, dass der politische Wille hinsichtlich des erarbeiteten Ergebnisses ein ganz anderer als erwartet war.

Ein Stabsabteilungsleiter ist in diesen Situationen besonders gefordert. Denn er muss nun seinen eigenen Mitarbeitern, die die umfangreiche und komplexe Sacharbeit im Ergebnis meist unter hohem Zeitdruck und unter Hintanstellung persönlicher Interessen vorbereitet haben und sich bereits am Ziel glaubten, verdeutlichen, dass der hohe Zeitaufwand, der getätigt wurde, um zu diesem Ergebnis kommen, nicht umsonst war, auch wenn alle entstandenen Papiere mit der Entscheidung der Politik zur Makulatur wurden.

Trost allein reicht in diesen Fällen allerdings nicht. Vielmehr gilt es, die Besonderheiten der ministeriellen Sacharbeit gerade den jungen Referenten an solch einem praktischen Beispiel vor Augen zu führen und sie dennoch zu animieren und insbesondere zu motivieren, nicht nachzulassen im Streben nach der besten Lösung, denn die nächste Herausforderung kommt unweigerlich. Eine weiter gelebte Frustration wäre in diesen Fällen fatal.

Insofern kann ein Stabsabteilungsleiter durch seinen Abstand zur Sacharbeit die 'Familie' der Stabsabteilung 'väterlich' begleiten und seine Erfahrungen dahingehend einbringen, sich von solchen Situationen oder vermeintlichen Rückschlägen nicht beeindrucken zu lassen, sondern vielmehr daraus für die Zukunft zu lernen. An solchen Beispielen wird den noch unerfahrenen Referenten klar vor Augen geführt, dass militärische Interessen allein nicht zählen, sondern wir letztendlich alle in erster Linie dem Primat der Politik verpflichtet sind.

Der Mensch

Wenn man als neuer Mitarbeiter in den Führungsstab der Luftwaffe versetzt wird, gilt es, sich auch vollkommen neu zu orientieren. Das Bundesministerium der Verteidigung ist nicht umsonst Teil der Regierung, die außerhalb der Streitkräfte angesiedelt ist.

Es öffnet sich also für jeden Neuen hinsichtlich der Rahmenbedingungen ein völlig neues Spektrum hinsichtlich der Stabsarbeit. Die Arbeitsweise, die Eigenverantwortlichkeit, der Zeitfaktor und oftmals die Größenordnung der Auswirkungen von Entscheidungen, zu denen man beitragen darf, haben hinsichtlich der Qualität und Quantität in der Regel nichts mehr mit dem zu tun, was man aus der Truppe an Erfahrungen mitbringt.

Als Stabsabteilungsleiter gilt es, gerade die neuen Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen auf diese Situation mental einzustellen.

Jeder musste unter diesen Rahmenbedingungen zunächst einmal 'laufen' lernen, um sich der Dimension der Themen, für die man zuständig wurde, auch innerlich bewusst zu werden. Dies setzt hohe Flexibilität, Lerneifer, Geduld und eine hohe Frustrationsschwelle voraus, abgesehen

von zeitlichen Ansprüchen, die in erster Linie der Erfüllung des gestellten Auftrags dienen und weniger der persönlichen Interessenlage.

Jeder Angehörige des Ministeriums arbeitet im direkten Auftrag des Ministers. Seine politischen Zielsetzungen bilden das Grundgerüst für die eigene Arbeit!

Das eigentliche Ziel der ministeriellen Arbeit ist also ein politisch dominiertes. Das Herz des militärischen Referenten schlägt aber auch für die eigene Truppe. Wie kann er einen Beitrag erbringen, um seiner Truppe die bestmöglichen Rahmenbedingungen zu verschaffen?

Die Lösung besteht darin, den politischen Willen des Leitungsbereiches einerseits zu erfassen und, wenn miteinander vereinbar, mit den eigenen Ideen, gepaart mit militärischer Expertise, in Form von Vorlagen an die politische Leitung auch tatsächlich zum Erfolg zu verhelfen.

Eine doch verhältnismäßig große Herausforderung, gerade für unerfahrene Referenten, die vielmehr darauf brennen, mit großem Elan, viel Enthusiasmus und geradezu euphorisch die bisher gesammelten eigenen militärischen Erfahrungen endlich in 'große' Entscheidungen für die eigene Teilstreitkraft umzumünzen.

Der Apparat

Das Konsensprinzip im Ministerium trifft eigentlich, nach der reinen Lehre, zunächst auf militärisches Unverständnis. Kein Befehl und keine Weisung werden im Konsens gegeben. Aber der Konsens im Ministerium ist der wesentlichste Wirkmechanismus, der dazu beiträgt, abgestimmte Meinungen unter Abwägung aller Rahmenbedingungen und Interessen zu einem gemeinsam getragenen Ergebnis zu führen, weil auf diese Weise umfassend sichergestellt wird, dass alle Aspekte eines Entscheidungsvorgangs hinreichend Berücksichtigung gefunden haben.

Aber es ist auch ein zeitraubender Prozess. Klugerweise entwickelt man somit bereits vor Erstellung eines Papiers erste Vorstellungen über den Inhalt, möglichst bereits in mündlicher Absprache mit denjenigen, die zu Teilaspekten eine eigene Zuständigkeit reklamieren oder einen eigenen Beitrag zu liefern haben, um in einem ersten Entwurf bereits nahe dem Zielpunkt zu liegen und lange 'Mitzeichnungsarien' zu vermeiden. Der Überzeugungsaufwand, die Fülle an Nebenabsprachen und die rein inhaltliche, tief gehende Sacharbeit führen zu Zeitansätzen, die leider nicht immer vor der Festlegung eines Termins ins Kalkül gezogen wurden.

Voraussetzung einer erfolgreichen ministeriellen Stabsarbeit ist es, zunächst die für das Themenfeld zuständigen Organisationseinheiten und handelnden Personen zu ermitteln. Meist wurde vom eigenen Vorgänger bereits das Terrain hierzu bereitet. Er hat in der Regel den 'neuen' Mitarbeiter unter seine Fittiche genommen, um ihn überall dort herumzuführen, wo er wichtige Ansprechpartner findet. Dieses benötigte Netzwerk muss im Nachhinein weiter intensiv gepflegt werden. Regelmäßige persönliche Besuche in den entsprechenden Büros zum Kontakterhalt gelten deshalb als Pflichtveranstaltung, wenn man nicht irgendwann von Entwicklungen abgekoppelt sein will. So wird einem auch bewusst, auf welchen Dienstposten - neben dem Leitungsbereich - die eigentliche Macht angesiedelt ist. Und dies war gewiss nicht immer an hohe Dienstgrade oder Dienststellungen gebunden. Die enge Kooperation mit sogenannten 'Grauen Eminenzen', die über eine lange Stehzeit auf ministerieller Ebene verfügten und das Geschäft in- und auswendig kennen, ist nach wie vor oftmals der Schlüssel zum Erfolg.

Ein Stabsabteilungsleiter weiß um diese Grundparameter der Arbeitsweise aus seinen eigenen Vorverwendungen im Bundesministerium der Verteidigung. Wer dennoch glaubt, dass einem Stabsabteilungsleiter aufgrund seiner formalen Vorgesetztenposition auch ein fundiertes fachlich/sachliches Entscheidungsrecht eingeräumt wird, irrt sich jedoch in Teilen, denn die Träger der Sacharbeit im Ministerium sind nun einmal die Referate. Ihnen allein obliegt die verantwortliche Wahrnehmung der zugeordneten Aufgaben. Sie haben für die Bearbeitung der zugeordneten Themenfelder die alleinige Federführung und veranlassen, dass, wo notwendig, die für die

Bereitstellung der Ressourcen zuständigen Referate, insbesondere Haushalt, Organisation und Infrastruktur, Vorlagen an die Leitung mitzeichnen. Geschliffen wird das Papier bis zum Kompromiss durch Abänderung, Ergänzung oder Weglassen.

Manchmal musste man sich jedoch trotzdem fragen: führt dies zu einem besseren Ergebnis?

So bleibt dem Stabsabteilungsleiter bei einer Vorlage an die politische Leitung des Hauses nur das Recht der Anmerkung. Soweit die Theorie!

In der realen Welt stimmt sich ein Referatsleiter natürlich mit den dazwischen liegenden Ebenen im eigenen Führungsstab vorher ab (schließlich arbeiten dort die beurteilenden Vorgesetzten), um die Meinung des in der Regel erfahreneren Stabsabteilungsleiters in das eigene Votum aufzunehmen. Dies ist aber eher dem Respekt gegenüber dem eigenen Vorgesetzten, als formal dem nach der Geschäftsordnung des Bundesministeriums der Verteidigung vorgesehenen Procedere, geschuldet.

Die heimliche Klammer zwischen den Referaten bildeten die Bürosachbearbeiter, die in jedem Referat vorhanden waren. Sie waren zuständig für den 'Blutkreislauf' innerhalb der Stabsabteilung, um Vorgänge zeitgerecht den zuständigen Referenten zuzuschleusen. Sie waren aber auch das Gedächtnis des Referatsleiters, wenn es darum ging, Vorgänge zu besorgen oder Termine zu koordinieren.

Rückblickend ist festzuhalten, dass dieser Stab aus bis zu sieben Stabsabteilungen und mehr als 30 Referaten bestand. Dies hat sich inzwischen drastisch geändert. Der Führungsstab der Luftwaffe, so wie er bis zum 31. März 2012 existierte, hatte nur noch drei Abteilungen. In ihnen fanden sich die Aufgabenspektren der ursprünglich sieben Abteilungen zwar grundsätzlich wieder. Ein Teil der Aufgaben musste jedoch in den unterstellten Bereich 'abgeschichtet' werden, sonst wäre die Arbeit nicht mehr leistbar gewesen.

Ein Mechanismus der gegenseitigen Abstimmung unter den einzelnen Referaten ist die Referatsleiterbesprechung unter Leitung des Stabsabteilungsleiters. In ihr werden mindestens einmal wöchentlich aktuelle Themenstellungen innerhalb der Stabsabteilung erörtert, um daraus synergetisch Lösungsansätze oder Erfahrungen aus den einzelnen Bereichen zusammenzuführen und sie für einzelne Fragestellungen zu nutzen. Diese Kommunikation untereinander war ein wichtiger Baustein, der zum Erfolg der täglichen Arbeit wesentlich beitrug.

Als Informationsbörse galt darüber hinaus die so genannte 'Pyramide', eine der Kantinen auf dem Hardtberg, in der sich mittags ein großer Anteil von Mitarbeitern aus dem Bundesministerium der Verteidigung einfand, um zu essen, die neusten Gerüchte auszutauschen und Absprachen zu treffen. Die freie Wahl des Sitzplatzes ermöglichte es hier besonders einfach, wichtige Ansprechpartner außerhalb des Büros, auf kurzem Weg zu Themen anzusprechen, die eine kurzfristige Abstimmung oder eine Lösung verlangten. Ein sicherlich unkonventioneller Weg, zu schnellen Absprachen zu kommen. Bei einem Espresso auf der Kaffee-Etage sind jedoch auf diese Weise eine Fülle von kleineren täglichen Problemen, fast nebenbei und in freundlich mediterraner Gesprächsatmosphäre gelöst worden.

Der Zeitfaktor

Der Zeitfaktor spielt im Ministerium eine besondere Rolle. Ein Stabsabteilungsleiter ist deshalb gut beraten, vor dem Hintergrund der verordneten Terminlage, durch rechtzeitiges Nachfragen in den zuständigen Referaten sein Interesse an einer rechtzeitigen Terminerfüllung deutlich zu machen. Dies findet bei Mitzeichnungsprozessen allerdings dort seine Grenze, wo die Bitte um Mitzeichnung per Email nachts um 1:30 Uhr abgeschickt wird, wie in der Praxis geschehen, mit der Bitte um Mitzeichnung bis morgens 8:00 Uhr, ansonsten würde von Einverständnis ausgegangen.

Auch wenn dies ein eher makabres Beispiel für Bearbeitungszeiträume im Führungsstab der Luftwaffe darstellt, darf durchaus darauf hingewiesen werden, dass die hohe zeitliche und inhaltliche Beanspruchung der Referenten ein Wesensmerkmal für die Arbeitsweise im Bundesministerium der Verteidigung darstellte. Es war unter diesen Rahmenbedingungen keine Ausnahmeerscheinung, trotz schon vollzogener Inanspruchnahme von zeitlichen Überstundenvergütungen, auf ein weiteres Stundenkontingent von mehr als 400 Überstunden zu gelangen. Dies entspricht einer Mehrarbeit von immerhin fast zweieinhalb Monaten pro Jahr (vorausgesetzt, man erdreistet sich, die 40-Stunden-Woche als Berechnungsgrundlage heranzuziehen). Allerdings waren nur wenige Dienstposten diesem außerordentlich hohen Druck ausgesetzt.

Resümee

Ein Stabsabteilungsleiter ist also ein steter Wanderer zwischen der Macht - die zwischen politischer Leitungsebene und Referat liegt -, der Moderation von Sachverhalten und der Makulatur, die ihn insbesondere als Trostspender fordert, wenn Arbeitsergebnisse seiner Referenten nicht zum antizipierten Erfolg führen. Er muss Menschen mögen, wenn er unter diesen Rahmenbedingungen Erfolg haben will, um im persönlichen Dialog mit allen Mitwirkenden das bestmögliche Ergebnis für seine Stabsabteilung zu erzielen.

Die Farbpalette seines Wirkens hat also ihren Ursprung nicht nur in der Spektralfarbigkeit des Dienstgebäudekomplexes, in dem er beherbergt ist oder der Farbe seines Zeichnungsstiftes, sondern stellt insbesondere Anforderungen, die außerhalb der vorhandenen Fachexpertise angesiedelt sind.

Nach der Ausgliederung der Führungsstäbe aus dem Bundesministerium der Verteidigung stellt sich retrospektiv vielleicht die Frage: waren die Führungsstäbe bezüglich ihrer konzentrierten und auf den militärischen Sachbezug fokussierten Arbeitsweise, für die anderen verbliebenen Bereiche zu stark, zu lästig oder zu schwach?

Wie so oft lautet auch hier die Antwort: 'Sowohl-als-auch'. Die Zeit wird zeigen, was tatsächlich an Freiraum verloren oder gewonnen wird. Sicherlich wird sich die Luftwaffe wie auch bisher in ihre neue Rolle einfinden.“

4. Die Jahre 1957 bis 1970 - der Aufbau der Luftwaffe

4.1 Kapiteleinführung

Als am 7. Juni 1955 nach Umbenennung des Amtes Blank im neuen Bundesministerium für Verteidigung³⁵ die Arbeit aufgenommen wurde, diente zunächst der damalige Beschluss des NATO-Rates für die Vorverteidigung und die Ausrüstung des Bündnisses mit Atom-Waffen als konzeptionelle Vorgabe für den Aufbau der deutschen Streitkräfte.

Die erste Epoche in der Geschichte der Luftwaffe und damit auch in der Geschichte des Führungsstabs der Luftwaffe war zunächst geprägt durch die Pionierarbeit der Anfangsjahre mit der Verwirklichung der organisatorischen Grundlagen und Planungen für die Luftwaffe, die sich in der Aufstellung und Ausstattung von Verbänden manifestierten.

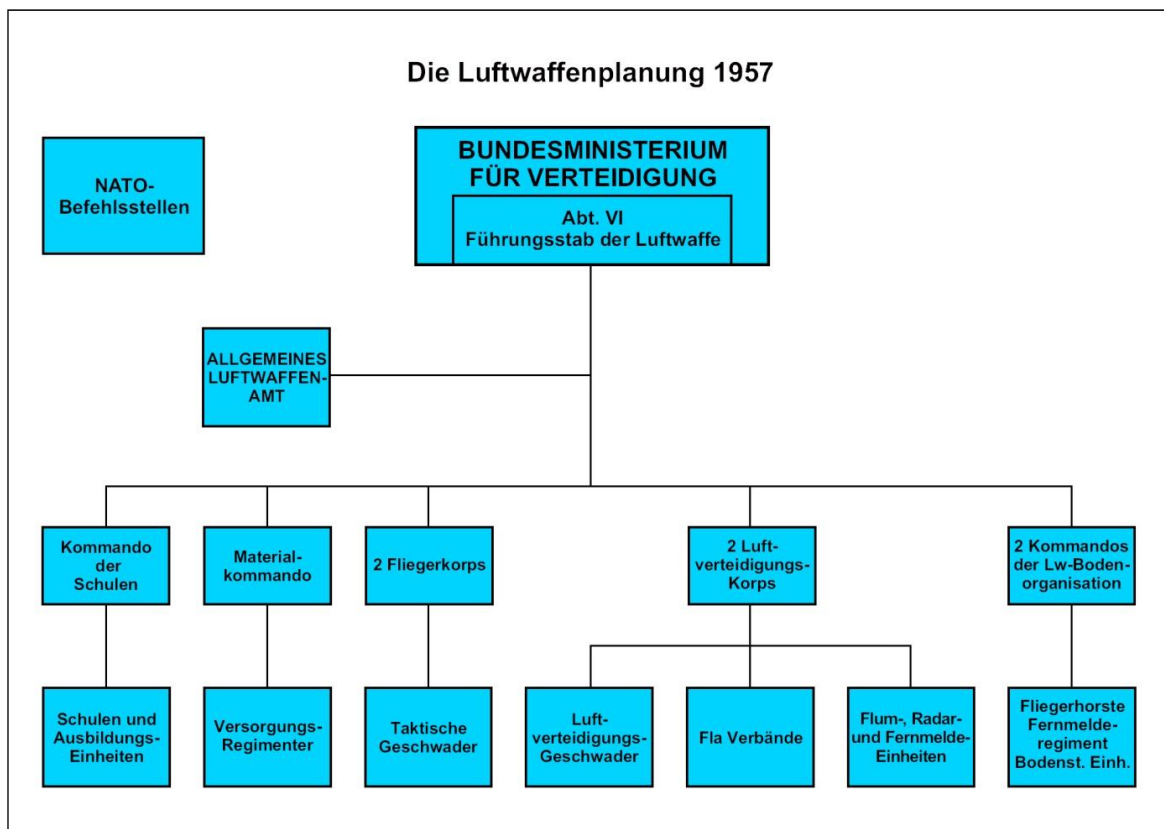


Abb.: Die Luftwaffenplanung 1957

Bereits ab 1959, während der Aufbau der Luftwaffe noch in vollem Gange war, wurden die Entscheidungen für Nachfolgewaffensysteme getroffen. Ab Mitte der 1960er Jahre mit Beginn der „STARFIGHTER-Krise“, spätestens jedoch mit dem Amtsantritt von Generalleutnant Steinhoff als Inspekteur der Luftwaffe im Jahr 1966 und dem Wechsel der NATO-Doktrin 1967 vollzog sich eine Umgestaltung der Luftwaffe sowohl in der Konzeption als auch in der Planung und Organisation. Diese bedeutenden Änderungen konsolidierten sich bis zum Ende der Amtszeit General Steinhoffs

³⁵ Das sogenannte „Amt Blank“ wurde am 7. Juni 1955 in „Bundesministerium für Verteidigung“ (BMVtdg) umbenannt

Ende 1970 und schufen den grundsätzlichen Rahmen der Luftwaffe für die Epoche des Kalten Krieges der 1970er und 1980er Jahre.

Bereits vor der Aufstellung des Führungsstabes der Luftwaffe wurden die ersten Planungen und Maßnahmen zum Aufbau der Luftwaffe durch die Abteilung VI Luftwaffe im Amt Blank (nachfolgend dann im Bundesministerium für Verteidigung) eingeleitet.

Die ersten Freiwilligen der Luftwaffe erhielten im Januar 1956 in Nörvenich ihre Ernennungsurkunden. Diese und die dann folgenden Soldaten mussten zunächst ausgebildet oder entsprechend ihrer militärischen Vorausbildung umgeschult werden. Daher war zunächst der Aufbau einer Ausbildungsorganisation erforderlich. Die Flugzeugführerschulen für die Grundschulung in Landsberg, für die Fortgeschrittenenschulung und die Schulung auf Jet-Flugzeugen in Fürstenfeldbruck und auf Transportflugzeugen in Memmingen wurden bereits 1956 aufgestellt; ebenso wie die Luftwaffenausbildungsregimenter 1 und 2 in Uetersen bzw. in Stade für die „Allgemeinmilitärische Ausbildung“. Die Ausbildung der Offizieranwärter begann am 1. Oktober 1956 in Faßberg, die des technischen Personals im selben Jahr an den Technischen Schulen der Luftwaffe in Lechfeld und Kaufbeuren.

Die Ausstattung der Luftwaffe begann ebenfalls bereits 1956 mit der Übergabe der ersten Schulungsflugzeuge (PIPER L-18, HARVARD Mk.4 T-6, Lockheed T-33A) in Fürstenfeldbruck. Zudem wurden der Luftwaffe in dieser Zeit 450 Jagdbomber F-84F, 108 Aufklärungsflugzeuge RF-84F, 90 Luftfahrzeuge F-86K und 300 Luftfahrzeuge F-86 SABRE Mk.5 / Mk.6 von den USA und Kanada als Erstausrüstung bereitgestellt oder dort gekauft. Als Transportflugzeug wurde die französische NORATLAS bestellt.

Als Generalleutnant Kammhuber am 1. Juni 1957 zum ersten Inspekteur der Luftwaffe ernannt wurde, waren die Weichen zum Aufbau der Luftwaffe bereits gestellt. Jetzt wurden auch die ersten Luftwaffendivisionen in München, Münster und Birkenfeld aufgestellt. Der Führungsstab der Luftwaffe wuchs weiter auf und bestand Anfang 1958 bereits aus 38 Referaten in sieben Unterabteilungen.

Nach der Einberufung der ersten Grundwehrdienstleistenden am 16. Januar 1958 vollzog sich auch der notwendige Ausbau der Grundausbildungsorganisation, so dass Mitte 1960 bereits vier Luftwaffenausbildungsregimenter in Dienst gestellt waren. Die Ausbildungsorganisation wurde insgesamt in vier Luftwaffenausbildungsbrigaden unterteilt: Luftwaffenausbildungsbrigade 1 für die allgemeinmilitärische Ausbildung, 2 für die fliegerische Ausbildung, 3 für die technische Ausbildung und 4 für die Flugabwehr-Ausbildung.

Zahlreiche Ausbildungsgänge, insbesondere des fliegenden Personals sowie des Personals der Flugabwehrtruppe, wurden in den Folgejahren in den USA etabliert. Zu Übungszwecken wurde Ende 1960 die Nutzung des italienischen Luftwaffenübungsplatzes Decimomannu auf Sardinien vereinbart und von Portugal der Flugplatz Beja Ende 1963 als Übungsplatz zur Verfügung gestellt. Die Flugabwehrschule der Luftwaffe wurde 1964 in Fort Bliss / USA aufgestellt, die Raketenschule der Luftwaffe folgte am selben Standort am 8. Juli 1966. Die Unteroffizierschule der Luftwaffe nahm am 7. Oktober 1964 ihren Ausbildungsbetrieb in Gürzenich bei Düren auf.

Die Ausrichtung auf eine atomare Bewaffnung stand in Folge der NATO-Doktrin der „Massive Retaliation“ im Fokus der Luftwaffe. Die Aufstellung einer nuklearfähigen Flugkörpergruppe mit dem Flugkörper MATADOR und ab 1960 der Flugkörpergeschwader mit dem Flugkörper PERSHING I waren die logische Konsequenz dieser Doktrin.

Nachdem die Erstausrüstung der Luftwaffe mit Waffen und Gerät der NATO-Partner vollzogen war, wurde im Führungsstab der Luftwaffe bereits sehr früh die Nachfolgeneration geplant. Anfang 1959 wurden die ersten F-104 STARFIGHTER in den USA bestellt und eine Lizenzfertigung in Deutschland vereinbart. Im Juli 1960 begann die Ausbildung der Flugzeugführer. Die in Lizenz gebauten Luftfahrzeuge F-104G und FIAT G-91, deren Beschaffung auch 1959 beschlossen worden war, wurden ab 1961 an die Luftwaffe übergeben und in den Folgejahren an die Verbände

ausgeliefert. Ende 1959 unterzeichneten Deutschland und Frankreich zudem ein Abkommen zur Produktion der Prototypen des Transportflugzeugs TRANSALL C-160, dessen Beschaffung der Verteidigungsausschuss am 23. Oktober 1963 billigte.

Der Aufbau der Höheren Kommandobehörden und die Erweiterung der Luftwaffendivisionen waren gerade erst vollzogen, als die Luftwaffe 1960 bereits ihren ersten Hilfseinsatz für die durch ein Erdbeben zerstörte Stadt Agadir in Marokko durchführte. Die erste Hilfeleistung im Inneren erfolgte während der Hamburger Flutkatastrophe im Februar 1962. Im Zeitraum von 1962 bis 1969 führten die Transportflieger zahlreiche Flüge im Rahmen der Katastrophenhilfe in Italien, Kreta, Mali, Portugal, Nigeria, Persien, Tunesien, Algerien und der Türkei durch.

Mit dem Amtsantritt von Generalleutnant Panitzki als Inspekteur der Luftwaffe im Oktober 1962 waren bereits zehn fliegende Geschwader und zwei NIKE-Bataillone der NATO assigniert. Die mittlerweile sieben Luftwaffendivisionen wurden Ende 1963 den beiden neugeschaffenen Luftwaffengruppenkommandos Nord und Süd zugeordnet. Der Führungsstab der Luftwaffe erreichte im selben Jahr mit 42 Referaten den größten Umfang in seiner Geschichte.

Die Traditionsbildung wurde in den 1960er Jahren dergestalt gefördert, dass 1961 die Traditionsnamen „Richthofen“ an das Jagdgeschwader 71, „Boelcke“ an das Jagdbombergeschwader 31 und „Immelmann“ an das Aufklärungsgeschwader 51 verliehen sowie 1965 die Truppenfahnen an die Verbände der Luftwaffe übergeben wurden. Am 20. Mai 1966 wurde zudem das Ehrenmal der Luftwaffe als zentrale Gedenkstätte in Fürstfeldbruck an die Luftwaffe übergeben.

Um den besonderen Anforderungen der Sicherheitslage gerecht werden zu können, wurde 1963 mit der Erforschung und Erprobung von Kurzstart und -landung sowie Senkrechtstartern begonnen (als Testflugzeuge dienten umgebaute F-104G), um dadurch eine höhere Mobilität und Flexibilität zu erreichen. Diese Erprobungen - SATS (Short Airfield for Tactical Support / Katapultstart und Hakenfang-Landung) und ZELL (Zero Length Launch / sogenannter „Null-Start“ mit Hilfe einer Startrakete) - wurden jedoch aufgrund des Strategiewechsels der NATO auf Anordnung des Inspektors der Luftwaffe, Generalleutnant Steinhoff, 1966 wieder eingestellt.

Die Flugabwehrverbände wurden in den Anfangsjahren der Luftwaffe mit der Flugabwehrkanone L70 und kurz darauf mit dem Waffensystem NIKE ausgerüstet. Im Juli 1959 wurde die Beschaffung des bodengebundenen Luftverteidigungssystems HAWK durch den Führungsstab der Luftwaffe eingeleitet. Die Aufstellung der HAWK-Verbände wurde zwar bereits in den frühen 1960er Jahren begonnen, die volle Einsatzbereitschaft jedoch unter anderem wegen Engpässen in der Ersatzteil-Versorgung sowie Problemen in der Infrastruktur und der Personalausstattung erst im Jahre 1969 erreicht.

Der Verteidigungsausschuss des Deutschen Bundestages billigte im April 1965 die Beschaffung des Transporthubschraubers BELL UH-1D, der bis 2012 in der Luftwaffe eingesetzt wurde. Die Ausbildung des Personals begann im Jahr 1965; ein Jahr später wurden die ersten vier Hubschrauber hierfür zur Verfügung gestellt. Die Übergabe der ersten drei BELL UH-1D an das HTG 64 erfolgte schließlich im Februar 1968, die komplette Ausstattung der Luftwaffe mit diesem System wurde in den siebziger Jahren abgeschlossen.

Seit 1962 häuften sich im Laufe der Jahre die Abstürze von F-104G STARFIGHTER mit einem Höhepunkt im Jahr 1965, als bei 26 Abstürzen 15 Piloten zu Tode kamen. Im Dezember 1965 hob die Luftwaffe die NATO-Unterstellung der F-104G deshalb vorübergehend auf und ließ die Häufigkeit der Unfallursachen untersuchen, um entsprechende Maßnahmen treffen zu können.

Als Generalleutnant Steinhoff am 2. September 1966 der dritte Inspekteur der Luftwaffe wurde, initiierte er eine umfassende Lageanalyse und ließ eine neue Konzeption für die Luftwaffe erarbeiten. Diese berücksichtigte auch bereits die in der NATO diskutierte und 1967 eingeführte neue NATO-Strategie der „Flexible Response“. Als Ergebnis dieser Überlegungen wurde eine neue Struktur der Luftwaffe angestrebt, die vor allem eine neue Kommandostruktur zur Folge hatte. So wurden ab 1. Oktober 1970 das Luftflottenkommando, das Luftwaffenamt und das Luftwaffen-

unterstützungskommando aufgestellt. Auch der Führungsstab der Luftwaffe wurde neu strukturiert und umfasste ab 1. April 1967 dann 29 Referate in vier Unterabteilungen.

Im Zuge dieser taktischen Neuausrichtung wurden - unter starker Einbindung des Führungsstabs der Luftwaffe - die fliegenden Waffensysteme der nächsten Generation geplant. Bereits Ende 1968 vereinbarten Deutschland, Großbritannien, Italien und zunächst auch noch die Niederlande die Entwicklung eines „Multi-Role Combat Aircraft“ (MRCA), später als Kampfflugzeug TORNADO bezeichnet. Um die entstandenen Forderungen an die Aufklärung erfüllen zu können, wurde Mitte 1968 die Beschaffung der RF-4E PHANTOM beschlossen, von der die ersten Muster bereits im Oktober 1970 an die Luftwaffe übergeben wurden.

Insgesamt war die Epoche seit der Aufstellung der Bundeswehr bis Anfang der siebziger Jahre - besonders im Führungsstab der Luftwaffe - geprägt durch komplexe Aufbauarbeit und Modernisierung von Waffensystemen unter ständig wachsenden Herausforderungen und immer schnelleren technologischen Wandlungsprozessen. Die Führungspersonen der Luftwaffe durchliefen in dieser Zeit innerhalb der NATO einen allseits anerkannten Aufstieg vom „Newcomer“ zum gefragten Experten und verlässlichen Partner.

Bei den notwendigen parlamentarischen Prozessen waren mit Schwerpunkt in den Verteidigungs- und Haushaltsausschuss-Sitzungen der Inspekteur der Luftwaffe und seine Mitarbeiter im Führungsstab gefragte Ansprechpartner, besonders in Fragen kostspieliger Beschaffungsentscheidungen.

4.2 Die Luftwaffe im Umfeld der strategischen Entwicklung

Für das Bundesministerium für Verteidigung diente ab 1955 zunächst der damalige Beschluss des NATO-Rates zur Vorverteidigung und die Ausrüstung des Bündnisses mit Atom-Waffen als konzeptionelle Vorgabe für den Aufbau der deutschen Streitkräfte. Die Ausrichtung auf eine atomare Bewaffnung hatte infolge der damals gültigen NATO-Doktrin („Massive Retaliation“) bei der Luftwaffe einen hohen Stellenwert.

Was den Charakter eines möglichen zukünftigen Krieges zwischen der NATO und den Mitgliedern des Warschauer Vertrages anbelangte, waren sich der damalige Bundesminister der Verteidigung Franz Josef Strauß und der Inspekteur der Luftwaffe Josef Kamhuber einig, dass ein solcher Krieg mit atomaren Waffen ausgetragen würde. In den Anfangsjahren der Bundeswehr setzte die Führung der jungen Luftwaffe auf eine atomare Bewaffnung, wie aus dem Protokoll einer Besprechung des Inspektors mit den Generalen der Luftwaffe vom 5. März 1959 auf der Hardthöhe in Bonn hervorgeht.³⁶

In den Ende der 1950er und Anfang der 1960er Jahre mehrmals jährlich abgehaltenen Kommandeurbesprechungen griff der Inspekteur der Luftwaffe regelmäßig das Thema atomare Bewaffnung auf. So forderte er etwa im Dezember 1957 die Stationierung von Mittelstreckenraketen in Europa und dass es hinsichtlich des Ost-West Kräfteverhältnisses „erforderlich [sei], dass ein Verhältnis der feindlichen und eigenen Angriffskräfte von 1:1 hergestellt wird“. Generalleutnant Kamhuber schwebte hinsichtlich der atomaren Teilhabe eine Unabhängigkeit Europas von den USA vor. Die anwesenden Kommandeure wurden zu strenger Vertraulichkeit verpflichtet, was sich auch in der Terminologie niederschlug:

„Innerhalb der Luftwaffe ist niemals der Begriff ‚Angriffswaffe‘ zu gebrauchen; vielmehr handelt es sich bei diesen Waffen um solche, die der Abwehr dienen.“³⁷

Auch in einem am 11. Oktober 1959 in Hamburg gehaltenen Vortrag des Stabsoffiziers Georg-

³⁶ BArch-MA, BL 1/14705, Besprechung mit den Generalen der Luftwaffe vom 5. März 1959.

³⁷ BArch-MA, BL 1/14705, Kommandeurbesprechung 2/1957 vom 4. Dezember 1957.

Wilhelm von Rheinbaben mit dem Titel „Gedanken zur modernen Luftwaffenführung“ wird die Notwendigkeit einer atomaren Bewaffnung der Luftwaffe betont:

„Infolge der zahlenmäßigen Überlegenheit des Gegners kann ein rein konventioneller Krieg vom Westen nicht gewonnen werden. Die einzige Möglichkeit, einer feindlichen Aggression standzuhalten, ist die Verwendung atomarer Waffen. Die Bedeutung der Luftwaffe liegt nun darin, dass sie praktisch das Mittel darstellt, atomare Waffen an den Gegner heranzubringen. Die eigentliche Bedeutung der Luftwaffe im Rahmen der Nato ist also [...] ihre Wirkung als Schwert.“³⁸

Ein konventioneller Krieg würde nach dieser Lesart einerseits „konventionell operativ durch Truppenbewegungen“, andererseits „im taktischen Bereich aber atomar“ geführt werden. Dementsprechend sind auch die Forderungen an die technischen Fähigkeiten und das Leistungsspektrum der fliegenden Waffensysteme:

„Alle Flugzeuge müssen in der Lage sein, Atombomben zu tragen und eine Luftbetankung durchführen zu können.“³⁹

Anlässlich der 1958 stattfindenden Indienststellung des Jagdbombergeschwaders 31 wurde die Kommandeurbesprechung 2/58 in Nörvenich abgehalten. Auch hier bekräftigte der Inspekteur der Luftwaffe einmal mehr seine Position zu Atomwaffen:

„Allein durch eine Saturierung des Westens mit A-Bomben ist ein Krieg zu vermeiden. [...] Der Inspekteur der Luftwaffe unterstreicht, dass [dies] klar von dem Herrn Minister erkannt [sei] und dieser sich bemühe, seine Gedanken darüber in die Politik einzuführen.“⁴⁰

Noch konkreter wurde diese Notwendigkeit im Rahmen einer Besprechung mit den Generalen der Luftwaffe am 5. März 1959 auf der Hardthöhe in Bonn dargestellt:

„Die Ausstattung der Luftwaffe mit den entsprechenden Mitteln wird vom Minister gebilligt und hat offenbar auch Resonanz beim Bundeskanzler gefunden.“⁴¹

Die Nichteignung der Luftwaffe zur Führung eines längeren konventionellen Konfliktes stand auch in der Kommandeurbesprechung 2/61 erneut zur Diskussion:

„Es steht somit fest, dass die Luftwaffe jederzeit für einen atomaren Einsatz gerüstet sein muss. Sie kann sich daher auf keinen Abnutzungskrieg wie früher einlassen, da ihr die Reserven und die Tiefe fehlen.“⁴²

Die atomare Bewaffnung der Luftwaffe war für General Kamhuber demnach alternativlos. Daneben wurde auch die potenzielle Bedrohung durch andere Massenvernichtungswaffen angesprochen. So könnten chemische und biologische Waffen „in nächster Zeit als maßgebliches Kriegsmittel eingesetzt werden. Ihnen ist besondere Aufmerksamkeit zu schenken. Die Kommandeure werden angewiesen, vorhandenes Schrifttum über diese Einsatzmittel gewissenhaft zu studieren.“⁴³

Die Organisation und Ausrüstung der aufzubauenden Luftwaffe war nachweislich durch die

³⁸ BArch-MA, BL 1/183, Rheinbaben, Dr. Freiherr von: Gedanken zur modernen Luftwaffenführung, Hamburg [1959], S. 10. (Dr. Georg-Wilhelm Frhr. v. Rheinbaben war um 1966/67 Oberst i.G. und persönlicher Referent von Staatssekretär Karl Gumbel und/oder Dr. Karl Carstens. Vgl. Teuber, Reinhard: Die Bundeswehr 1955-1995 (Schriftenreihe Führung und Truppe, Nr. 5), Norderstedt 1996, S. 9.

³⁹ Ebd., S. 21.

⁴⁰ BArch-MA, BL 1/14705, Kommandeurbesprechung 2/1958 vom 20. Juni 1958.

⁴¹ Ebd., Besprechung mit den Generalen der Luftwaffe vom 5. März 1959. (Siehe dazu auch BArch-MA, BL 1/14653, Tagebuch des Inspektors der Luftwaffe von 1959.)

⁴² Ebd., Kommandeurbesprechung 2/1961 vom 10. Juni 1961.

⁴³ Ebd.

weltpolitische Lage und das Sicherheitsbestreben der NATO-Partner geprägt und fügte sich damit nahtlos in die europäischen und transatlantischen sicherheitspolitischen Rüstungsbestrebungen ein.

4.3 Die Aufstellung der Luftwaffe

Die neue Luftwaffe wird flügge

Frühe Überlegungen der Dienststelle Blank vom Dezember 1953 sahen für die fliegenden Verbände der zukünftigen deutschen Luftstreitkräfte vier Jagdgeschwader, zehn Jagdbombergeschwader und zwei Transportgeschwader vor. Planungen aus dem Frühjahr 1954 beinhalteten im Einzelnen die Beschaffung von 450 Luftverteidigungsjägern, 150 Schlechtwetterjägern, 750 taktischen Jagdbombern, 192 leichten Bombern, 108 taktischen Aufklärern und 96 Transportflugzeugen. Diese Zahlenverhältnisse trugen bereits der besonderen Betonung der Luftangriffskomponente seitens der NATO Rechnung.

Die Bundesrepublik Deutschland hatte sich mit dem Beitritt zur NATO im Bereich der Luftstreitkräfte zur Aufstellung von 20 fliegenden Verbänden bis zum Ende der 1950er Jahre verpflichtet.⁴⁴ Diese allzu ehrgeizigen Pläne wurden indes recht bald den realen Möglichkeiten angepasst. In einer Regierungserklärung im Juni 1955 über Gliederung und Umfang der neuen Luftwaffe sprach Theodor Blank von rund 1.300 Flugzeugen und einer Personalstärke von 70.000 Mann.

Noch war die Bundeswehr nicht gegründet, da traten im Juli 1955 drei kriegsgediente deutsche Flugzeugführer (Steinhoff, Kuhlmeier, Hrabak) eine siebenmonatige fliegerische Ausbildung in den USA an. Die feierliche Überreichung der Ernennungsurkunden an die ersten 101 Freiwilligen der Bundeswehr fand erst Monate später am 12. November 1955 in der Bonner Ermeikeilkasernen statt. Im Dezember 1955 trat das am 30. Juni des Jahres abgeschlossene deutsch-amerikanische Militärhilfsabkommen in Kraft, das u.a. die kostenlose Lieferung von Flugzeugen und sonstiger Ausrüstung für die Luftwaffe beinhaltete.



Abb.: 1956, Vereidigung im Luftwaffenausbildungsregiment 1 in Uetersen

Am 2. Januar 1956 rückten die ersten Freiwilligen der neuen Luftwaffe auf dem Fliegerhorst

⁴⁴ Vgl. Lemke, Krüger, Rebhahn, Schmidt, Chronologie, S. 793.

Nörvenich ein. Für die Pilotenausbildung wurden im selben Jahr die Flugzeugführerschule (FFS) „A“ in Landsberg für die Grundschulung, die FFS „B“ in Fürstfeldbruck für die Fortgeschrittenen- und Jetausbildung und die FFS „S“ in Memmingen zur Transportflieger- und Blindflugausbildung aufgestellt. In Kaufbeuren, Lechfeld und Faßberg nahmen Technische Schulen der Luftwaffe den Dienstbetrieb auf. Weitere Ausbildungseinheiten entstanden für die Flugabwehrtruppe und die Fernmeldetruppe sowie für die Ausbildung von Offizieren und zur Grundausbildung von Rekruten.

Die offizielle Geburtsstunde der neuen deutschen Luftwaffe schlug am 24. September 1956, als die ersten zehn Jetpiloten aus der Hand von Verteidigungsminister Blank ihre Flugzeugführerabzeichen, die begehrten „Schwingen“, erhielten. Im Rahmen des viermonatigen Lehrgangs „JF-1“ (Jet Familiarization-1) wurden sie auf dem Strahltrainer LOCKHEED T-33 geschult. Anlässlich der Zeremonie auf dem Fliegerhorst Fürstfeldbruck erfolgte auch die symbolische Übergabe der ersten Ausbildungsflugzeuge mit dem Hoheitszeichen der Bundeswehr - eine PIPER L-18, eine HARVARD Mk.4 (T-6) sowie ein Strahltrainer LOCKHEED T-33.

Die materielle Erstausrüstung der Jet-Verbände stammte überwiegend aus den USA und zum Teil aus Kanada. Die neue Luftwaffe erhielt u.a. neben den Jagdflugzeugen North American F-86 SABRE - Mk.5 und Mk.6 aus kanadischer Produktion (Canadair) als Tagjäger sowie F-86K als Allwetterjäger (italienischer Lizenzbau)⁴⁵, die Republic F-84F THUNDERSTREAK als Jagdbomber und das Aufklärungsflugzeug Republic RF-84F THUNDERFLASH. Aufgrund der „NASH-Liste“⁴⁶ kamen 450 Jagdbomber F-84F und 108 Aufklärungsflugzeuge RF-84F als Leihgaben aus den USA während 90 Allwetterjäger F-86K, 225 Jagdflugzeuge Canadair SABRE Mk.6 (75 SABRE Mk.5 wurden als Geschenk dazugegeben) und 157 Transportflugzeuge Nord 2501 NORATLAS gekauft werden mussten.⁴⁷

Zu den Transportflugzeugen NORATLAS (und 20 C-47D DAKOTA von den USA) für die Lufttransportverbände kamen Schul- und Verbindungsflugzeuge wie die PIPER L-18 Cup, die CCF North American HARVARD Mk.4 (ein Lizenzbau der amerikanischen T-6), ferner die Strahltrainer FOUGA MAGISTER und LOCKHEED T-33. Des Weiteren gehörten auch Hubschrauber für unterschiedliche Einsatzaufgaben zur Erstausrüstung, z.B. die SIKORSKY S 58, die BRISTOL 171 SYCAMORE und ab Mitte der 1960er Jahre die BELL UH-1D.

Der Anfangsflugbetrieb mit der ersten Luftfahrzeuggeneration

Die ersten Kampfflugzeuge aus amerikanischen Beständen mussten größtenteils nach dem Überseetransport in Deutschland in einen einsatzfähigen Zustand gebracht werden. Im Falle des Waffensystems F-84 wurde z.B. ein Vertrag mit der deutschen Industrie geschlossen, um die Luftfahrzeuge nach ihrem Transport zu „entmotten“. In einem Entwurf dieses „Entmottungsvertrages“ zwischen dem Bundesministerium für Verteidigung und der Finanz- und Verwaltungs-Gesellschaft „Weser“ m.b.H. heißt es in § 1(1):

„Art und Umfang des Auftrages [...] Der Auftragnehmer übernimmt es, für den Auftraggeber an den von der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika im Rahmen des Außenhilfeprogramms dem Auftraggeber zur Verfügung gestellten 450 Flugzeugen Baumuster F 84F und 108 Flugzeugen Baumuster RF 84F folgende Arbeiten durchzuführen: a) Transport der Flugzeuge auf Leichtern von Bremerhaven zum Werk des Auftragnehmers, b) Entmottung der Flugzeuge, c) Montage der Flugzeuge, d)

⁴⁵ Vgl. http://de.wikipedia.org/wiki/North_American_F-86 (16.01.2013).

⁴⁶ NASH-Liste: Nach dieser Liste erhielt die Bundeswehr für Aufbau und Ausbildung leihweise neuwertige und gebrauchte Waffen. Bereits am 30. Juni 1955 wurde dazu in Bonn ein Abkommen über die gegenseitige Verteidigungshilfe zwischen den USA und der Bundesrepublik Deutschland unterzeichnet. In dem Vertrag sicherten die USA den neu aufzustellenden Streitkräften der Bundesrepublik Deutschland umfangreiche Rüstungslieferungen zu.

⁴⁷ BArch-MA, BL 1/1549, BMVtdg Abt VI an den Vorsitzenden des Verteidigungsausschusses vom 18.04.1956 und ebd. an die Vorsitzenden des Verteidigungs-/ Haushaltsausschusses vom 12.12.1956.

Funktionsprüfungen, e) Beschriftung, f) Einfliegen, g) Durchführung der erforderlichen Änderungen, sowie etwaiger Reparaturen.“⁴⁸

Am 29. Juni 1956 wurde der „Entmottungsvertrag Lemwerder“ schließlich von der Finanz- und Verwaltungs-Gesellschaft „Weser“ mbH, Bremen, unterzeichnet. Dieses Vertragsdatum wird auch in einem Schreiben von Dr. Goetze (Bundesministerium für Verteidigung) vom 9. Oktober 1956 an das Referat II A/2 genannt.



Abb.: F-84F der Waffenschule 30

Die Waffenschule der Luftwaffe 30 in Fürstenfeldbruck wurde im November 1956 als erste Einheit mit F-84F ausgerüstet und verlegte im Juni 1957 auf den Fliegerhorst Büchel, wo sie später in Jagdbombergeschwader 33 umbenannt wurde. Als erster fliegender Einsatzverband der Luftwaffe wurde im September 1957 das Jagdbombergeschwader 31 in Nörvenich mit dem Flugzeugmuster Republic F-84F THUNDERSTREAK in Dienst gestellt.⁴⁹



Abb.: F-84F der Luftwaffe auf dem Fliegerhorst Büchel

Dem Aufbau der Luftwaffe standen vielfältige, mitunter banale Hindernisse im Wege. Die Notiz über eine Besprechung des Inspektors der Luftwaffe mit dem Kommandierenden General Luftwaffengruppe Süd und Schulkommandeuren am 5. Mai 1958 in Neubiberg nennt Beispiele. Unter anderem fehlte eine Befeuungsanlage, um den Flugplatz nachflugtauglich zu machen, für

⁴⁸ BArch-MA, BW 1/7604, 01.06.1956.

⁴⁹ Vgl. <http://www.geschichte.luftwaffe.de/portal/a/geschlw/> und http://de.wikipedia.org/wiki/Republic_F-84.

eine 15 Jahre alte GCA⁵⁰-Anlage fehlten Ersatzteile, auf diverse Fahrzeuge für den Flugbetriebsdienst wurde noch gewartet und natürlich mangelte es in nahezu allen Bereichen an Personal. Der Kommandeur der Flugzeugführerschule „A“ meldete, „dass durch das Fehlen von Kopfhäuben die Ausbildung beeinträchtigt wird“ und 300 Flugschüler sich 50 Kopfhörer teilen müssten. In Landsberg fehlten 50 Fallschirme sowie Prüfgeräte für Funkausrüstung und Radiokompass und „von 35 vorhandenen FOUGA MAGISTER sind täglich etwa nur 7 flugklar, weil Ersatzteile (wie z.B. Dichtungen) fehlen“.⁵¹ Während der tägliche Dienst- und Ausbildungsbetrieb in den Anfangsjahren noch unter mannigfachen Einschränkungen litt, funktionierte die Öffentlichkeitsarbeit mit dem Ziel der Nachwuchsgewinnung bereits tadellos. So informierte General Trautloft über einen für den 17. Mai 1958 geplanten „Tag der offenen Tür“ in einem Luftwaffengeschwader. Zu dieser Veranstaltung waren 3.000 Gymnasiasten eingeladen. Vorgesehen waren unter anderem Flugvorführungen und eine Besichtigung des Fliegerhorstes.



Abb.: Werbeplakat für Offizierbewerber Ende der 1950er Jahre

Zur Verbesserung der logistischen Lage im Bereich der Kampfflugzeuge wurden durch den Führungsstab der Luftwaffe schon sehr früh die Notwendigkeit der industriellen Unterstützung und die damit verbundenen relativ hohen Kosten erkannt. In einem an das Bundesministerium für Verteidigung Referat W I 5 gerichteten Schreiben vom 24. September 1959 bezüglich des Haushaltsansatzes (vom 10. August 1959) für die Betreuung der Waffensysteme F-84F und RF-84F gab der Führungsstab der Luftwaffe Fü L III 7 eine Aufstellung der in den nächsten Jahren jeweils anfallenden Kosten in der Größenordnung von weit über 10 Millionen DM pro Jahr bekannt. Am 3. November 1959 wurde schließlich nach haushalterischer Anerkennung ein Betreuungsvertrag F-84F / RF-84F mit der Firma „Weser“ Flugzeugbau GmbH, Bremen („Weserflug“) geschlossen.⁵²

⁵⁰ GCA: Ground Control Approach (radargesteuertes, bodengeführtes Blindanflugverfahren).

⁵¹ BArch-MA, BL 1/14652, Tagebuch InspL von 1958.

⁵² BArch-MA, BW 1/347535.

Im Jahr 1960 hatte die im Aufbau befindliche Luftwaffe ein „F-84 Ersatzteilproblem“, wie Oberst Dierich vom Bundesministerium für Verteidigung Referat W III 5⁵³ in einem nachrichtlich an den Führungsstab der Luftwaffe geleiteten Schreiben vom 18. Mai 1960 anmerkte. Demnach sollte 1957 „der deutschen Luftwaffe von amerikanischer Seite die Genehmigung erteilt worden sein, sich auf der ‘Grant Aid’ Basis - kostenlos - für 558 Flugzeuge (450 F-84F und 108 RF-84F) zu bevorraten [...]. Tatsächlich aber hat die Luftwaffe diese Gratis-Möglichkeit [...] nur zu etwa 15% [genutzt].“⁵⁴

Oberst Dierich wies auf die Gefahr hin, dass die Situation „zu einem völligen Zusammenbruch der F-84 Einsatzbereitschaft und damit praktisch des entsprechenden deutschen Luftwaffen NATO-Anteils führen“ könnte. In einem Schreiben vom 3. Juni 1960 erwähnte er u.a. eine Vernehmung der beim Führungsstab der Luftwaffe und dem Materialamt der Luftwaffe für die betreffenden Waffensysteme zuständigen Offiziere:

„Der Vernehmungsbericht sagt aus, dass deutscherseits kein Verzicht auf Vollbeanspruchung einer amerikanischen Hilfe/Zusage erfolgt ist, sondern die Amerikaner - zu unserem Nachteil - ihre Zusage nicht voll erfüllt haben [Anm.: eine endgültige Klärung etwaiger Versäumnisse erfolgte nicht].“

Zu einem anderen Kampfflugzeug der Anfangszeit, der F-86 SABRE Mk.6, erstellte Fü L V 1 im November 1961 einen sehr positiven „Logistischen Lagebericht für das Flugzeugmuster Sabre 6“. Darin wurden die Zuverlässigkeit des Waffensystems („Die Sabre 6 ist ein ausgereiftes Flugzeugmuster, das bisher bei der Truppe im Vergleich zu anderen Flugzeugmustern wenig Beanstandungen gehabt hat.“) und die verbleibende Nutzungsdauer genannt („Die Laufzeit der Sabre 6 ist bis 30.06.1964 vorgesehen.“). Sämtliche 225 der im Jahr 1957 beim Hersteller Canadair in Montreal bestellten Luftfahrzeuge F-86 SABRE Mk.6 wurden ausgeliefert und in Deutschland betrieben, zusätzlich erhielt die Luftwaffe 75 F-86 SABRE Mk.5 als Geschenk zur Waffenschulung.



Abb.: F-86 SABRE im Landeanflug

Die im Rahmen des „Mutual-Defense-Aid-Program“ (MDAP) für Deutschland vorgesehenen 90 Luftfahrzeuge North American SABRE F-86K wurden 1955 und 1956 gefertigt, in Einzelteilen nach Italien verschifft und nach erfolgtem Zusammenbau in Turin (italienischer Lizenzbau) zwischen 1957 und 1958 nach Oberpfaffenhofen überführt, erhielten dort die endgültige Ausrüstung um dann zunächst eingelagert zu werden. Erst 1959 wurden diese Flugzeuge wieder aktiviert und zwischen August 1959 und August 1960 erhielt die 3. Staffel der Waffenschule der Luftwaffe 10 in Oldenburg die Luftfahrzeuge und stattete sie mit Bewaffnung aus. Schon im September 1960

⁵³ Abteilung Wehrtechnik im BMVg.

⁵⁴ BArch-MA, BW 1/481708.

verlegte das Jagdgeschwader 75 als erstes Allwettergeschwader mit allen F-86K der Waffenschule der Luftwaffe 10 nach Leipheim und nach Abschluss der Bauarbeiten schließlich im Frühjahr 1961 nach Neuburg, wo im Mai 1961 aus dem Jagdgeschwader 75 das Jagdgeschwader 74 wurde. Bereits drei Jahre später landete als Nachfolgemuster am 12. Mai 1964 der erste für das Jagdgeschwader 74 bestimmte STARFIGHTER in Neuburg und am 5. Januar 1966 wurde dort der letzte Flug mit einer F-86K durchgeführt.⁵⁵

Auch im Bereich der Transportflugzeuge kam es in den Anfangsjahren zu Schwierigkeiten. In den Jahren 1957 und 1958 hatte die Luftwaffe 25 Transportflugzeuge des Typs Nord 2501 NORATLAS in Frankreich gekauft. „Den ersten Nachbau von 129 Stück [...] hat die Firma Flugzeugbau Nord übernommen.“ Von diesen 129 „stehen noch 10 Flugzeuge aus, die bis Ende 1961 übernommen werden. Weitere 32 Flugzeuge werden beschafft. Lieferbeginn voraussichtlich Oktober 1962“ wurde in einem „Logistischen Lagebericht für das Flugzeugmuster NORATLAS Nord 2501“ von dem Referat Fü L V 1 am 21. Oktober 1961 dargestellt.⁵⁶ Fü L V 1 wies des Weiteren auf erhebliche technische Mängel des Transportflugzeugs hin:

„Das Flugzeug NORATLAS ist verhältnismäßig störanfällig, was auch aus dem großen Ersatzteilumschlag im Typenlager - ca. 3.000 Anforderungen pro Monat bei 25 Flugstunden im Monat/Flugzeug - hervorgeht.“⁵⁷

Ausweislich des Berichts von Fü L V 1 wurden die Mängel Schritt für Schritt abgestellt.



Abb.: NORATLAS auf dem Fliegerhorst Wunstorf

Über die bis Oktober 1961 ausgelieferten 144 Transportflugzeuge verfügten in der Masse die Lufttransportgeschwader 61 in Neubiberg, 62 in Köln/Wahn, 63 in Celle sowie die Flugzeugführerschule „S“ in Wunstorf, jeweils kleinere Bestände NORATLAS waren zur Ausbildung von Flugzeugmechanikern an der Technischen Schule der Luftwaffe 3 in Faßberg, im Bestand der Erprobungsstelle in Oberpfaffenhofen und in der Verfügungsgewalt der Abteilung W.⁵⁸

Fazit

⁵⁵ Vgl. http://de.wikipedia.org/wiki/North_American_F-86 (16.01.2013).

⁵⁶ BArch-MA, BL 1/554.

⁵⁷ Ebd.

⁵⁸ Ebd.

Im Rahmen der Kommandeurbesprechung 5/61 auf der Bonner Hardthöhe erklärte General Kamhuber am 5. Oktober 1961 zum Aufbau der Luftwaffe:

„Ziel und Zweck der 1. Aufbauphase, die 1961 endet, war es, der politischen Führung sehr schnell einsatzfähige Verbände zur Verfügung zu stellen. Hierbei mussten Improvisationen und gewisse Mängel in Kauf genommen werden. In der 2. Phase sollen die Ausbildung vertieft und die volle Einsatzbereitschaft hergestellt werden. Die personelle und materielle Qualitätserhöhung steht im Vordergrund. Die Aufstellungen werden verlangsamt. Das Ziel der 2. Phase soll ca. in den Jahren 1965/66 erreicht werden. In der 3. Phase steht die Taktik im Vordergrund. Ziel der Maßnahmen wird es sein, mit dem vorhandenen Personal und Material die Schlagkraft der Luftwaffe zu verstärken. Die Aufgaben auf dem taktischen Gebiet beinhalten zunächst „Hardening“⁵⁹ und „Dispersion“⁶⁰ von 15 % der Strike-Verbände (Beginn in der 2. Phase) und die Einführung von VTOL-Flugzeugen⁶¹ und evtl. Raketen-Einheiten.“⁶²

Bis Dezember 1962 unterstellte die Luftwaffe der NATO drei Jagdgeschwader, fünf Jagdbombergeschwader, ein Aufklärungsgeschwader, ein Lufttransportgeschwader und zwei mit NIKE-AJAX ausgerüstete Flugabwehrraketenbataillone. Die erste NATO-Assignierung einer Flugabwehrraketenbatterie mit dem Waffensystem HAWK erfolgte im Februar 1966.

Die Bundesrepublik Deutschland gewann in diesen Jahren rasch das Vertrauen der Bündnispartner. Der deutsche General Hans Speidel wurde am 1. April 1957 Oberbefehlshaber der NATO-Landstreitkräfte in Mitteleuropa. Sein Nachfolger, General Graf Kielmansegg, erhielt 1966 sogar den Oberbefehl über sämtliche NATO-Streitkräfte in Mitteleuropa. General Adolf Heusinger hatte als Vorsitzender des Ständigen Militärausschusses der NATO zwischen 1961 und 1964 wesentlichen Anteil an der Entwicklung der neuen NATO-Strategie der „Flexible Response“. Mit General Johannes Steinhoff wurde im Oktober 1970 erstmals ein General der Luftwaffe (und nach Adolf Heusinger der zweite General der Bundeswehr) zum Vorsitzenden des Ständigen Militärausschusses der NATO gewählt.

4.4 Die Flugabwehr der Luftwaffe in den 1960er Jahren

Zu Beginn der Aufstellung der neuen Bundeswehr wurde der gesamte Bereich der Flugabwehr dem Heer zugeordnet. Aber bereits 1957 übernahm die Luftwaffe die Verantwortung für alle Belange der Flugabwehr in der Bundeswehr.

In einem Tagesbefehl am 15. März 1957 teilte der Leiter der Abteilung VI im Bundesministerium für Verteidigung der Luftwaffe mit:

„Mit dem heutigen Tage werden der Inspizient der Flugabwehr, die Flugabwehrschule, das Fla-Lehrbataillon und das Fla-Versuchsregiment der Luftwaffe unterstellt.“

Gleichzeitig wandte er sich an die Kameraden des Heeres:

„In dem stolzen Bewusstsein, dass jeder von Ihnen mit viel Fleiß und Energie sein ganzes Können zur Erfüllung dieses Auftrags weiterhin einsetzen wird, heiße ich Sie in der Luftwaffe herzlich willkommen.“

⁵⁹ Unterbringung in gehärteter Infrastruktur.

⁶⁰ Auflockerung (Anordnung im Raum).

⁶¹ VTOL: Vertical Take-Off and Landing (Senkrechtstarter).

⁶² BArch-MA, BL 1/14705, Tagebuch InspL von 1961.

Die Zukunft wird in diesen Tagen rosig gesehen, es sollen „durch Radar, Elektronik und Raketen [...] der Flugabwehr zukünftig moderne, hochentwickelte und leistungsfähige Waffen in die Hand gegeben [und] Heer, Marine und Luftwaffe [...] gemeinsam ausgebildet werden.“⁶³

Die Übernahme der Verantwortung erforderte jedoch zunächst einmal starke Aufbau- und Umrüstbemühungen. So mussten für die zukünftige Flugabwehr geschätzte 348 Millionen DM für Erkundung, Geländeerwerb und Ausbau der Infrastruktur aufgebracht werden. Dazu zählte u.a. der Neubau der Flugabwehr-Truppschule in Rendsburg, die Übernahme des Flugabwehr-Schießplatzes in Todendorf, der Neubau von Wohnungen an den Standorten sowie die Durchführung der Beschaffungsprogramme NIKE und Flugabwehrkanone 40 mm L70 (Fla 40 mm). Man dachte aber auch an eine Beteiligung an der Errichtung und Unterhaltung eines Schießplatzes für Flugabwehr-Lenkgeschosse in Colomb Beshar in Französisch Afrika.⁶⁴

Als Zukunftswaffe für die bodengebundene Luftverteidigung sah der Inspekteur der Luftwaffe im März 1958 das Waffensystem HAWK, das jedoch zu teuer sei, so dass bis auf weiteres mit der Fla 40 mm geplant werden müsse.⁶⁵ Einige Monate später hatte sich die Lage jedoch geändert. Der Minister wollte die Fla 40 mm nun möglichst schnell durch moderne Rohrmaschinen ersetzen, woraufhin der Inspekteur anordnete, keine weiteren Fla 40 mm über die bereits bestellten 460 hinaus zu beschaffen.⁶⁶

Der Inspekteur wies am 8. Juli 1959 Fü L II und Fü L VII an, bis Ende August eine Vorlage für den Verteidigungsausschuss zur Beschaffung des Waffensystems HAWK vorzubereiten.⁶⁷

Ein Jahr später war die Beschaffung von HAWK bereits so weit geklärt, dass man sich lediglich über die Einsatzunterstellung des Waffensystems noch nicht sicher war. Der Inspekteur wünschte hier eine rein nationale Unterstellung. Demgegenüber war für die geplanten sechs NIKE-Bataillone die NATO-Unterstellung offensichtlich klar.⁶⁸

Das Jahr 1960 war im Führungsstab der Luftwaffe u.a. durch Überlegungen zur Durchführbarkeit der geplanten Bereitschaftsregelungen der Flugabwehr bestimmt. Die Forderung, dass ein Drittel der Flugabwehr-Bataillone der Luftwaffe nach Beziehen der Unterkünfte ständig am Schutzobjekt zu sein habe, konnte gemäß Fü L II 3 vom Mai 1960 durch den dafür notwendigen Aufwand an Infrastruktur, Personal und Gerät auf absehbare Zeit nicht eingehalten werden.

Auch die Forderung, dass ein Drittel des Bataillons nach Dienst innerhalb von vier Stunden in den Stellungen einsatzbereit sein müsse, war nicht erfüllbar. Die Entfernungen zwischen Stellungen, Unterkünften und Munitionslagern waren aufgrund des fehlenden Ausbaus noch zu groß, um die Forderungen zu erfüllen.⁶⁹ Dem Inspekteur der Luftwaffe machte zudem die hohe Belastung des Personals Sorgen, so dass er die Anweisung gab, dass die Dislozierung der HAWK-Einheiten in einem ausgewogenen Verhältnis zwischen Truppenfürsorge und Taktik zu erfolgen habe.⁷⁰

Der weitere Ausbau von NIKE- und HAWK-Stellungen verzögerte sich jedoch. Im Sommer 1961 befanden sich lediglich drei NIKE-Bataillone in Behelfsstellungen, für die Infrastruktur weiterer drei Bataillone war noch kein Landerwerb durchgeführt. Für die Stellungen von HAWK-Bataillonen gestaltete sich der Landerwerb noch schwieriger, so dass der Führungsstab der Luftwaffe vorschlug, den Einsatz von HAWK (beweglich) aus den Unterkünften heraus zu gestalten.⁷¹

⁶³ BArch-MA, BL 1/1492, BMVtdg Ltr Abt VI (Luftwaffe) vom 15.03.1957.

⁶⁴ Ebd., BMVtdg Abt VI F vom 11.06.1957.

⁶⁵ BArch-MA, BL 1/14705, Kdr-Besprechung Luftwaffe vom 19.03.1958.

⁶⁶ Ebd., Kdr-Besprechung Luftwaffe vom 22.07.1958.

⁶⁷ BArch-MA, BL 1/14650, Tagebuch InspL vom 08.07.1959.

⁶⁸ BArch-MA, BL 1/14705, Kdr-Besprechung Luftwaffe vom 24.06.1959.

⁶⁹ BArch-MA, BL 1/911, BMVg Fü L II 3 an LwGrp Nord und Süd vom 05.05.1960 und 28.10.1960.

⁷⁰ BArch-MA, BL 1/14705, Kdr-Besprechung Luftwaffe vom 15.07.1960.

⁷¹ Ebd., Kdr-Besprechung Luftwaffe vom 10.06.1961.

Ende 1962 sahen die Planungen vor, drei Flugabwehr-Bataillone (Fla 40 mm) zu erhalten und die HAWK-Bataillone 32 bis 38 aufzustellen. Allerdings waren für die Jahre 1963 bis 1968 Kürzungen der Umfangszahlen in der Flugabwehr vorgesehen. Fü L II 3 stellte daher fest, dass die beabsichtigten Kürzungen dazu führen, dass bei Beibehaltung organisatorisch reduzierter Flugabwehr-Bataillone (Fla 40 mm) die Aufstellung ab dem Bataillon 36 (HAWK) erhebliche Verzögerungen bis in das Jahr 1967 erleiden müsste. Für eine zeitgerechte Aufstellung wären für 1965 etwa 1.000 zusätzliche Personalstellen notwendig. Nur dann könnten die acht HAWK-Bataillone nach NATO-Forderung bis Mitte 1966 aufgestellt werden.⁷²



Abb.: Einrichtung einer HAWK-Stellung

In Bezug auf die Verwendung des Flugabwehr-Systems 40 mm L70 der aufzulösenden fünf Flugabwehr-Bataillone wurden durch Fü L II 3 Überlegungen angestellt, diese Systeme für den Tieffliegerschutz der NIKE-Bataillone zu verwenden. Diese Überlegungen entsprachen dem Wunsch des Unterabteilungsleiters Fü L II, das Gerät in der Truppe weiter zu verwenden. Er knüpfte dies jedoch an die Bedingung, dass dadurch kein zusätzliches Personal bei den NIKE-Bataillonen zu verwenden sei.⁷³

Daraufhin wurde die Luftwaffengruppe Nord am 10. Januar 1963 angewiesen, mit einer NIKE-Batterie einen Truppenversuch mit einem Gerätezug Fla 40 mm zum Tieffliegerschutz bis zum 31. Mai 1963 durchzuführen. Dabei sollte auf Personal des Sicherungszuges und Freischicht-Personal zurückgegriffen werden, um kein zusätzliches Personal zu nutzen.⁷⁴

Noch während des laufenden Truppenversuchs hatte der Inspekteur der Luftwaffe jedoch bei einer Referentenbesprechung die Auflösung der Flugabwehr-Verbände bis Juli 1963 und die Rückführung des Gerätes in die Bundeswehrbasis befohlen.⁷⁵ Trotzdem wurde dieser Truppenversuch weitergeführt. Als Ergebnis wurde festgestellt, dass der Tieffliegerschutz mit einer geringen Anzahl von ausgebildetem zusätzlichem Flakpersonal erbracht werden kann.

Im Anschluss wurden in den Referaten Fü L II 3, III 3 und IV 5 Überlegungen angestellt, auch für

⁷² BArch-MA, BL 1/911, BMVg Fü L II 3 vom 05.12.1962 (Ergebnisprotokoll Besprechung bei UAL II am 03.12.1962).

⁷³ Ebd., BMVg Fü L II 3 vom 07.12.1962 (VoNo für UAL II).

⁷⁴ Ebd., BMVg Fü L II 3 an LwGrp Nord vom 10.01.1963.

⁷⁵ BArch-MA, BL 1/619, BMVg Fü L V 2 an Fü L V 1 vom 12.03.1963 und Fü B V 6/B vom 07.03.1963.

andere Verbände einen solchen Tieffliegerschutz zu planen. Daraus würde sich ein zusätzlicher Bedarf von insgesamt 428 Dienstposten für den Flugabwehr-Dienst ergeben. Erstaunlicherweise wurde diese Planung am 26. Juni 1963 dem Stellvertreter des Inspektors vorgetragen, obwohl eine solche Planung - gemäß Vorgabe - nur ohne zusätzliches Personal stattfinden sollte und der Inspekteur der Luftwaffe bereits die Abgabe der Fla 40 mm angeordnet hatte.⁷⁶

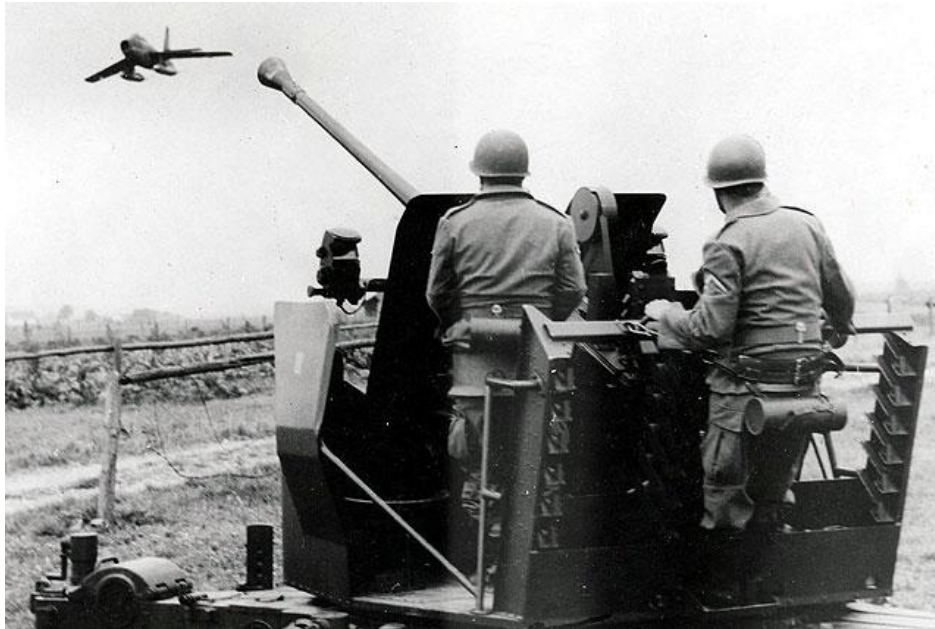


Abb.: Flugabwehrkanone 40 mm L70

Am 3. Juli 1963 berichtete der Führungsstab der Luftwaffe FÜ L II 3 an den Führungsstab der Bundeswehr IV 1 über die Absicht zur Weiterverwendung des Flugabwehrsystems 40 mm L70 und kündigte einen weiteren Truppenversuch an.⁷⁷ Für diesen Truppenversuch wurden die Luftwaffengruppen Nord und Süd angewiesen, zwei Züge bei einer NIKE-Batterie und drei Züge bei einem Jagdbombergeschwader mit Personal aus drei Zügen der Unteroffizier Lehr- und Sicherungsstaffel der entsprechenden Fliegerhorstgruppe zu nutzen.⁷⁸

Am 13. September 1963 teilte der Führungsstab der Bundeswehr mit, dass der Minister der Weiterverwendung der Fla 40 mm zugestimmt habe.⁷⁹ In einer Vortragsnotiz für den Inspekteur der Luftwaffe schlug FÜ L II 3 am 17. Dezember 1963 nach Auswertung des Truppenversuchs vor, den Tieffliegerschutz mit jeweils zwei Flugabwehr-Zügen bei den NIKE-Bataillonen und jeweils drei Flugabwehr-Zügen bei den HAWK-Bataillonen durchzuführen und die Züge formal aufzustellen. Ein Tieffliegerschutz für einen Fliegerhorst könnte mit dem geforderten Personal nicht durchgeführt werden.⁸⁰

Der Inspekteur folgte dieser Empfehlung jedoch nicht und blieb bei seiner Position. So teilte der Unterabteilungsleiter II dem Referatsleiter FÜ L II 3 am 13. Januar 1964 und erneut am 16. Januar 1964 mit, dass der Inspekteur der Luftwaffe die Aufstellung von Flugabwehr-Zügen für NIKE-, HAWK- oder STRIKE-Verbände abgelehnt habe. Es sollte nun geprüft werden, ob acht Ausbildungsbatterien für reine Rekrutenausbildungszwecke erhalten werden könnten.

⁷⁶ BArch-MA, BL 1/911, BMVg FÜ L II 3 vom 28.06.1963 (Vermerk über Truppenversuch Tieffliegerabwehr für NIKE-Btl).

⁷⁷ BArch-MA, BL 1/619, BMVg FÜ L III 3 an FÜ B IV 1 vom 03.07.1963.

⁷⁸ BArch-MA, BL 1/911, BMVg FÜ L II 3 an LwGrp Nord und Süd vom 24.07.1963.

⁷⁹ Ebd., BMVg FÜ B IV 1 an BMVg FÜ L vom 13.09.1963.

⁸⁰ Ebd., BMVg FÜ L II 3, VoNo an Inspl vom 17.12.1963.

Die konventionellen Flugabwehr-Bataillone sollten aus ihrem Schutzauftrag entlassen werden.⁸¹ Eine Herauslösung aus dem Schutzauftrag für den Fliegerhorst Memmingen war bereits im August 1963 für den ersten auf HAWK umzurüstenden Verband, das Luftwaffenflugabwehr-Bataillon 45 in Lindau, erfolgt.⁸²

Die Entscheidung des Inspektors wurde am 6. März 1964 an die beiden Luftwaffengruppen weitergegeben und diese wurden angewiesen, die noch laufenden Lehrgänge Fla 40 mm an der Flugabwehr-Schule abzuschließen und die zukünftig geplanten Lehrgänge abzusetzen. Die Flugabwehr-Ausbildungsbatterien sollten nicht umgegliedert, sondern für den hohen Bedarf an Rekrutenausbildung genutzt und dann in Luftwaffenausbildungskompanien umbenannt werden.⁸³ So wurde beispielsweise angewiesen, das LwFlaBtl 47 in Lechfeld zum 30. Juni 1964 aufzulösen und das IV./LwAusbRgt 4 in Lechfeld zum 1. Juli 1964 aufzustellen. Das nicht zur Auffüllung der neuen FlaRakBtl 38 und 39 vorgesehene Personal des LwFlaBtl 47 wurde zur Auffüllung des IV./LwAusbRgt 4 vorgesehen. Mit der Zuführung von Rekruten wurde zum 1. Juli 1964 gerechnet.⁸⁴

Schließlich wurde im Jahr 1964 die Verantwortung der Luftwaffe für die Flugabwehr festgeschrieben und die Aufteilung der Verantwortung für die Ausbildung in der Flugabwehr zwischen Heer und Luftwaffe bekannt gegeben. Die Neuregelung der Ausbildung mit zwei Schulen sollte am 1. April 1964 organisatorisch in Kraft treten und bis zum 1. Oktober 1964 umgesetzt sein.⁸⁵ Diese Aufteilung wurde durch den Staatssekretär am 14. August 1964 festgelegt, in dem er die alte Anordnung aufhob und die Neuregelung bekannt gab. Dabei hob er hervor:

„Für das Zusammenwirken aller Kampfmittel im Rahmen dieses Gesamtsystems ist die Luftwaffe verantwortlich; innerhalb des BMVtdg ist Fü L zuständig.“⁸⁶

Auch im Jahr 1965 hatte sich die Infrastruktur-Situation der Flugabwehrraketen-Verbände noch nicht wesentlich verbessert. Nach wie vor mussten im Spannungsfall die Stellungen aus den alten Unterkünften heraus bezogen werden, was das Einhalten der Bereitschaftsforderungen der NATO sehr erschwerte. Bei einem Besuch des COMAIRCENT⁸⁷ beim Inspekteur der Luftwaffe am 28. Januar 1965 stimmten beide mit dem momentanen Verfahren bei den Flugabwehrraketen-Verbänden überein. Der Inspekteur sagte in Bezug auf die NIKE-Verbände zwar eine Prüfung nach Einhalten der Bereitschaftsforderungen der NATO zu, gab aber gleichzeitig zu bedenken, dass sich die Luftwaffe noch im Aufbau befände.⁸⁸

Wie dramatisch die Situation für das Personal der Flugabwehrraketen-Verbände war, wurde dem Inspekteur der Luftwaffe bei einem Truppenbesuch der FlaRakBtl 21 und 22 am 16. März 1965 vorgestellt. Die wöchentliche Arbeitszeit in diesen Verbänden lag bei 70 bis 80 Stunden je Soldat. Vor diesem Hintergrund kam ihm die Absicht von SHAPE⁸⁹, die Bereitschaftskräfte bei den NIKE-Batterien von 40 auf 30 Soldaten zu verringern, gerade recht.⁹⁰ Die Zulieferung von Material für die neuen HAWK-Verbände verzögerte sich derweil. So fehlten Anfang 1965 wichtige Radargeräte und wichtiges Equipment. Auch die Launcher für die FlaRakBtl 32, 33 und 34 liefen erst im März 1965 zu. Die volle Einsatzbereitschaft der HAWK-Verbände war 1965 noch nicht erreicht.

⁸¹ Ebd., BMVg Fü L II 3, Aktennotiz vom 17.01.1964.

⁸² Ebd., BMVg Fü L II 3, VoNo an InspL vom 07.08.1963.

⁸³ BArch-MA, BL 1/619, BMVg Fü L III 2 an LwGrp Nord und Süd vom 06.03.1964.

⁸⁴ BArch-MA, BL 1/893, BMVg Fü L III 2 vom 21. März 1964 (Befehl zur Auflösung des LwFlaBtl 47 und der Aufstellung IV./LwAusbRgt 4).

⁸⁵ Ebd., BMVg Fü L III 1 an Fü B vom 09.03.1964.

⁸⁶ Ebd., StS an BMVg Fü B IV 2 vom 14.08.1964 (Neuregelung im Bereich der Flugabwehrtruppenteile).

⁸⁷ COMAIRCENT: Commander Air Forces Central Europe (Befehlshaber d. NATO-Luftstreitkräfte Europa-Mitte).

⁸⁸ BArch-MA, BL 1/14655, Tagebuch InspL vom 28.01.1965.

⁸⁹ SHAPE: Supreme Headquarter Allied Powers Europe (NATO-Hauptquartier für Europa).

⁹⁰ BArch-MA, BL 1/14655, Tagebuch InspL vom 16.03. und 09.04.1965.

Der Führungsstab der Luftwaffe sah jedoch keine Möglichkeiten, die Zulieferung zu beeinflussen.⁹¹ Dennoch entschied der Inspekteur am 20. März 1965, dass die Austauschbarkeit des HAWK-Systems mit den USA gewährleistet bleiben müsse und eine US-europäische Entwicklungsarbeit anzustreben wäre. Dies war auch im Hinblick auf die Weiterentwicklung des gerade erst zulaufenden Waffensystems zu sehen. Bei einer Besprechung des Inspektors der Luftwaffe mit dem General-Manager des HAWK Management Office, dem holländischen General a.D. Reijnierse, äußerte dieser Bedenken, dass die USA das „HAWK-Improvement Program“ (HIP) zur Weiterentwicklung von HAWK möglicherweise nicht weiter verfolgen könnten, weil sie über andere Beschaffungen nachdenken. Er bemühe sich, die USA für das Europäische Improvement Program (EHIP) zu interessieren, um die vom Inspekteur geforderte Austauschbarkeit mit den USA zu erhalten. Mit einer Einführung vor Beginn der 70er Jahre sei jedoch nicht zu rechnen. Daraufhin entschied der Inspekteur der Luftwaffe, die laufenden Beschaffungen nicht einzustellen.⁹²



Abb.: Besichtigung einer HAWK-Stellung

Im Herbst 1965 waren sieben der neun HAWK-Bataillone ausgestattet, die beiden letzten sollten bis Ende 1965 ebenfalls ausgestattet sein. Die volle Einsatzbereitschaft sollten die HAWK-Bataillone zwischen Dezember 1966 und Oktober 1968 erreichen. Die Aufstellung und Einsatzbereitschaft der Flugabwehrraketen-Verbände stellte sich zum 1. Oktober 1965 wie folgt dar:⁹³

Flugabwehrraketenregiment 1 in Lechfeld

FlaRakBtl 32 (HAWK)	Freising / Erding, volle Einsatzbereitschaft (EB) ab 01.12.1966
FlaRakBtl 33 (HAWK)	Lindau / Fürstenfeldbruck, volle EB ab 01.04.1968
FlaRakBtl 34 (HAWK)	Oberwiesenfeld, volle EB ab 01.01.1967

Flugabwehrraketenregiment 2 in Ulmen / ab 1966 in Lich bei Gießen

FlaRakBtl 23 (NIKE)	Kilianstädten
FlaRakBtl 39 (HAWK)	Ulmen / ab April 1968 Eckernförde, volle EB ab April 1968

⁹¹ Ebd., Tagebuch InspL vom 04.03.1965.

⁹² Ebd., Tagebuch InspL vom 07.07.1965.

⁹³ BArch-MA, BL 1/14655, BMVg Fü L III 2 vom 20.09.1965 (vertrauliche Arbeitsunterlagen InspL).

Flugabwehrraketenregiment 3 in Krummenort / ab 1966 in Heide

FlaRakBtl 36 (HAWK)	Varel / ab 1968 Bremervörde, volle EB ab 01.10.1968
FlaRakBtl 38 (HAWK)	Krummenort / ab Oktober 1968 Heide, volle EB ab 01.10.1968

Flugabwehrraketenregiment 4 in Oldenburg

FlaRakBtl 31 (HAWK)	Westertimke/Nartum, volle EB ab 01.12.1966
FlaRakBtl 35 (HAWK)	Oldenburg / ab 1968 Syke/Wachendorf, volle EB ab 01.06.1968
FlaRakBtl 37 (HAWK)	Aurich / ab 1968 Otterndorf/Belum, volle EB ab 01.04.1968

Flugabwehrraketenregiment 13 in Soest

FlaRakBtl 21 (NIKE)	Erwitte/Soest
FlaRakBtl 22 (NIKE)	Stegskopf / ab 1967 Burbach/Lipperhöhe

Flugabwehrraketenregiment 14 in Oldenburg

FlaRakBtl 24 (NIKE)	Delmenhorst/Adelheide / ab 1967 Schönemoor
FlaRakBtl 25 (NIKE)	Barnstorf
FlaRakBtl 26 (NIKE)	Jever/Hohenkirchen



Abb.: NIKE Hercules im Abschussbereich einer Batterie

Die Einsatzbereitschaft der deutschen NIKE-Bataillone verbesserte sich 1965 zwar, war aber innerhalb der 2. ATAF⁹⁴ nicht auf dem Niveau der belgischen und holländischen Einheiten. Verzögerungen bei der Herstellung der nuklearen Einsatzbereitschaft waren hauptsächlich bedingt durch technische und logistische Probleme, aber auch durch den verspäteten Abschluss der notwendigen Sicherheitsüberprüfungen.⁹⁵

Ende 1966 nahm der Führungsstab der Luftwaffe Fü L III 2 eine Bestandsaufnahme der NIKE- und HAWK-Bataillone vor und beschäftigte sich mit der nach wie vor bestehenden Problematik der Einhaltung der Bereitschaftsforderungen. Bis dahin waren 20 von 24 vorgesehenen NIKE-Stellungen (Typ „F“) voll ausgebaut und von diesen bereits 13 Stellungen mit Spezialgefechts-

⁹⁴ ATAF: Allied Tactical Air Force (Multinationaler Verband der NATO Luftstreitkräfte).

⁹⁵ BArch-MA, BL 1/14707, BMVg Fü L III 2, VoNo an StvInspL vom 29.04.1966.

köpfen ausgestattet. Bis Anfang 1967 sollten alle 20 ausgebauten Stellungen entsprechend ausgestattet sein.

Bei den HAWK-Stellungen waren bis Ende 1966 von den 36 geplanten Stellungen bereits 17 fertig gestellt, 12 sollten 1967 und sieben 1968 folgen. Von den neun HAWK-Bataillonen waren bereits sieben „NATO earmarked“.

Während es mit dem Ausbau der Infrastruktur voran ging, waren die Bereitschaftsforderungen der NATO mit dem zur Verfügung stehenden Personal noch nicht zu erfüllen:

„Die FlaRakVbd sind augenblicklich außerstande, den ihnen gestellten Kampfauftrag mit dem zugestandenen Personal zu erfüllen.“⁹⁶

Noch immer lag die wöchentliche Arbeitszeit der Soldaten bei rund 60 Stunden. Um den Forderungen gerecht zu werden, hatte Fü L III 2 dem Inspekteur der Luftwaffe am 22. Dezember 1965 eine Personalmehrforderung von 2.403 Soldaten (1.512 NIKE und 891 HAWK) vorgelegt. Als beste Lösungsmöglichkeit sah Fü L II 2, bestehende Einheiten aufzulösen, um das dann freierwerdende Personal bei anderen Einheiten zu nutzen. Dies würde jedoch zu einem Mangel an Kampfkraft führen:

„Ein zeitlich begrenzter Verzicht auf Kampfkraft bei den HAWK-Verbänden ist daher eher tragbar, als für das z.Z. auf höchstmöglichen technischen Rüststand gebrachte Waffensystem NIKE.“⁹⁷

Daher wurde durch Fü L III 2 vorgeschlagen, je eine Batterie der neun HAWK-Verbände einzufrieren und mit dem freigewordenen Personal die NIKE-Batterien Typ „F“ auf volle Kampfkraft zu bringen.

Der Inspekteur unternahm daraufhin zwar den Versuch, für eine Herabsetzung der Bereitschaftsstufen beim Hauptquartier AFCENT⁹⁸ zu werben, scheiterte jedoch. Dort wurde die Meinung vertreten, dass eher eine Heraufsetzung empfohlen werden sollte. Ihm wurde zudem klar gemacht, dass insgesamt auch nicht ausreichend HAWK-Einheiten zur Verfügung stünden, um alle Luftfahrzeuge entlang der innerdeutschen Grenze mit Radar aufzufassen.⁹⁹ So bestimmte der Inspekteur der Luftwaffe am 1. September 1967, „dass Kampfkraft und Einsatzfähigkeit der 20 FlaRakBtr Typ ´F´ notfalls zu Lasten der restlichen vier konventionellen Batterien sichergestellt werden müssen“.¹⁰⁰

Mit dem „Blauen Brief 2/68“ ließ der Inspekteur einen Lagebericht zum Waffensystem HAWK verteilen. Darin kam er zu dem Gesamturteil:

„Die kurzfristige Herstellung der uneingeschränkten materiellen Einsatzbereitschaft wird durch Engpässe in der Ersatzteilversorgung sowie bei einigen Bataillonen auch noch durch fehlende Einsatzstellungen oder Unterkünfte verzögert. Mit entscheidenden Verbesserungen ist deshalb in nächster Zeit noch nicht zu rechnen [...]. Es ist jedoch nicht zu erwarten, dass die vorgesehenen und eingeleiteten Maßnahmen vor Ende 1968 entscheidende Verbesserungen bringen werden.“

Damit gestand der Inspekteur ein, dass es fast ein Jahrzehnt dauern würde, bis die HAWK-Verbände ihre volle Einsatzbereitschaft erreicht hätten. Ab 1969/1970 sollte dann bereits eine

⁹⁶ BArch-MA, BL 1/4508, BMVg Fü L III 2 vom 01.12.1966.

⁹⁷ Ebd.

⁹⁸ AFCENT: Allied Forces Central Europe (NATO-Streitkräfte in Mitteleuropa).

⁹⁹ BArch-MA, BL 1/14707, Tagebuch InspL vom 14.07.1967.

¹⁰⁰ Ebd., Tagebuch InspL vom 01.09.1967.

Grundüberholung der Systeme beginnen. Das Waffensystem HAWK würde wegen des Fehlens eines Nachfolgemusters bis 1980 verwendet werden müssen, so die Prognose des Inspektors.¹⁰¹

Mit der Verbesserung der Einsatzbereitschaft der Flugabwehrraketen-Verbände kam man nach wie vor nicht richtig voran. Während einer Besprechung mit den Kommandeuren der HAWK-Verbände am 3. und 4. Juni 1969 wurden neben der materiellen Problematik auch diverse Schwierigkeiten hinsichtlich der Personalrekrutierung und der mangelnden Verfügbarkeit von ausgebildetem Fachpersonal angesprochen.

Daraufhin ordnete der Inspekteur der Luftwaffe am 22. Juli 1969 an, dass Lehrgangskommandierungen von Schlüsselpersonal ebenso ausgesetzt werden wie sämtliche Inspizierungen bis Ende des Jahres, um den Verbänden Zeit zu geben, die Einsatzbereitschaft zu verbessern. Zudem sollte die Verwendung in der Flugabwehrraketen-Organisation attraktiver gemacht werden. So sollten verschiedene Dotierungen von Dienstposten und die Weiterverpflichtungsprämie für Soldaten auf Zeit angehoben werden sowie Familien von Soldaten, die an einem Lehrgang in den USA von mehr als fünf Monaten Dauer teilnahmen, eine Mitfluggenehmigung erhalten.¹⁰² Weiter setzte der Inspekteur einen „HAWK-Koordinator“ im Führungsstab der Luftwaffe ein, der für alle referatsübergreifenden Maßnahmen zuständig sein sollte. Der Koordinator hatte dem Stellvertreter des Inspektors zu berichten und vorbereitende Maßnahmen zur Übernahme der Funktionen durch einen Waffensystembeauftragten HAWK zu treffen.¹⁰³ Am 16. April 1970 fand die erste Sitzung der Arbeitsgruppe HAWK unter Leitung des „Waffensystembeauftragten Flugkörper“ im Führungsstab der Luftwaffe statt.¹⁰⁴

Die Arbeitsgruppe gab Ende 1970 der Entwicklung eines „US HAWK-Improvement Program“ den Vorzug gegenüber einer europäischen Weiterentwicklung von HAWK. Voraussetzung war jedoch, dass ein solches System auch bei US-Verbänden in Europa eingesetzt werden könnte, um die Austauschbarkeit zu gewährleisten. Diese Einführung bei den US-Verbänden in Europa war für 1972 vorgesehen, so dass die Umrüstung der deutschen Verbände in einer mittelfristigen Planung für 1974 bis 1976/77 möglich würde. Mit dem Beginn der Umrüstung sollte dann die Ausbildung an der Raketen-Schule nur noch für das modifizierte System („HAWK-Improvement Program“) stattfinden.¹⁰⁵

Das Ziel der Luftwaffenführung, die deutsche Luftverteidigung an die geänderte Bedrohungslage anzupassen, welche mit der Einführung von überschallfähigen Strahlflugzeugen entstanden war, ist schrittweise erreicht worden. Die Flugabwehr wurde seit Anfang der 1960er Jahre mit Flugabwehrraketensystemen aus US-amerikanischer Produktion ausgerüstet. Für die Bekämpfung von hoch fliegenden Zielen fiel die Wahl auf das schwere Flugabwehrraketensystem NIKE. Die Bekämpfung von Flugzielen in niedrigen und mittleren Höhen übernahm das System HAWK.

Im NATO-Verbund zusammen mit niederländischen, belgischen und US-amerikanischen Einheiten bildeten die HAWK-Verbände der Luftwaffe den sogenannten „HAWK-Gürtel“, der sich zusammen mit dem sogenannten „NIKE-Gürtel“ bis weit in die 80er Jahre hinein von der dänischen Grenze quer durch Deutschland bis zur Grenze nach Österreich erstreckte und im Ganzen als „Luftverteidigungsgürtel“ bezeichnet wurde. Im NATO-Verbund hatten die HAWK-Verbände die Aufgabe, die Luftverteidigung Mitteleuropas rund um die Uhr sicherzustellen. Hierzu waren alle Flugabwehrraketensysteme bereits im Frieden der NATO unterstellt („assigniert“).

¹⁰¹ BArch-MA, BL 1/1622, BMVg FÜ L IV 4 vom 13.03.1968 (Blauer Brief 2/68).

¹⁰² BArch-MA, BL 1/4514, InspL vom 22.07.1969.

¹⁰³ Ebd., BMVg FÜ L, Fernschreiben vom 29.07.1969.

¹⁰⁴ Aufgabe des Systembeauftragten Waffensystem (SBWS) FK/HAWK war die Koordinierung und Steuerung aller Maßnahmen zur Hebung der Einsatzbereitschaft des eingesetzten Waffensystems und zur Einführung des verbesserten Systems „HAWK Improved“. Vgl. BArch-MA, BL 1/6594, BMVg FÜ L, SBWS FK vom 20.04.1970 (Protokoll 1.Tagung Arbeitsgruppe HAWK vom 16.04.1970).

¹⁰⁵ BArch-MA, BL 1/6594, BMVg FÜ L, SBWS FK/HAWK vom 05.11.1970 und 08.06.1972 (Protokolle der 28. und 29. Tagung der Arbeitsgruppe HAWK).

Weitere Entwicklung und Nutzung der FlaRak-Systeme

Die Flugabwehrraketen-Verbände wurden der Planung des Führungsstabs der Luftwaffe folgend in den Jahren 1976 bis 1978 mit den verbesserten HAWK-Systemen (IHAWK)¹⁰⁶ ausgestattet und waren anschließend im NATO-Verbund voll einsatzbereit.

Das HAWK-System ist während seiner langen Nutzungsdauer fortwährend modernisiert worden, wobei die Luftwaffe die letzte Version „Product Improvement Program III“ nicht mehr eingeführt hat. Hierdurch blieben die eingesetzten Systeme technisch im Wesentlichen auf dem Stand der frühen 1980er Jahre. Lediglich kleinere Weiterentwicklungen wurden noch integriert, wie zum Beispiel die Verbesserung der Zielerfassung von sehr langsam fliegenden Flugzielen wie Hubschrauber.

Im Flugabwehrraketen-Verbund geriet HAWK mit seiner inzwischen veralteten Technik und seinen langsameren Datenverbindungen gegenüber dem moderneren PATRIOT-System immer mehr ins Hintertreffen. Insgesamt ergaben sich im weiteren Einsatz nicht nur Einschränkungen im Kampfwert, insbesondere die hohen Betriebskosten, die immer knapper werdenden Ersatzteile (Röhrentechnik) und der umfangreiche Personal-, Fahrzeug- und Wartungsbedarf führten zu einer schrittweisen Reduzierung der aktiven Einheiten und in den frühen 2000er Jahren zur Außerdienststellung.

Die letzten beiden HAWK-Einheiten der Luftwaffe wurden Ende 2005 mit der Flugabwehrraketengruppe 15 in Leipheim außer Dienst gestellt.¹⁰⁷ Im gleichen Jahr erfolgte die Außerdienststellung des Waffensystems ROLAND, während das Waffensystem NIKE bereits in den Jahren 1987 bis 89 ausgesondert worden war.

4.5 Aufstellung und Umrüstung der Flugkörpergeschwader

Die amerikanische Armee hatte bereits 1958 mit der Entwicklung einer ballistischen Feststoffrakete als nuklearem Trägermittel begonnen. Als sich eine schnelle Entwicklung des PERSHING I-Flugkörpers abzeichnete, wurde im Führungsstab der Luftwaffe ab 1961 die Aufstellung eines deutschen Flugkörpergeschwaders mit PERSHING I geplant.¹⁰⁸

Diese Planungen führten schließlich zu der Weisung von Fü L III 3 vom 16. August 1963, das Flugkörpergeschwader 1 in der Saarburg-Kaserne in Landsberg am Lech ab dem 1. September 1963 aufzustellen. Im Flugkörpergeschwader 1 waren die Flugkörpergruppen 12 und 13 mit Stationierungsort Landsberg vorgesehen, wobei die Flugkörpergruppe 13 dort nur zwischenzeitlich stationiert und später an einen anderen Standort verlegt werden sollte. Das Geschwader sollte hauptsächlich aus der seit 1958 in Kaufbeuren stationierten Flugkörpergruppe 11 gebildet werden, die zusammen mit der Flugkörpergruppe 12 seit dieser Zeit mit insgesamt 20 Flugkörpern MATADOR ausgestattet worden war. Die Flugkörpergruppe 11 sollte zunächst noch an ihrem Standort Kaufbeuren verbleiben.¹⁰⁹

¹⁰⁶ IHAWK: Improved HAWK (offizielle Indienststellung des verbesserten Systems am 25.10.1978).

¹⁰⁷ Vgl. http://de.wikipedia.org/wiki/MIM-23_HAWK (17.11.2012).

¹⁰⁸ Vgl. www.traditionsgemeinschaft-fkg1.de (Stand: Juni 2012).

¹⁰⁹ BArch-MA BL 1/4880, BMVg Fü L III 3 vom 16.08.1963, Luftwaffenaufstellungsbefehl Nr. 233.



Abb.: MATADOR-Flugkörper

Im Herbst 1963 stimmte der Bundestag der Beschaffung weiterer Flugkörper PERSHING für ein zweites Flugkörpergeschwader zu. Die geplante baldige Aufstellung des Flugkörpergeschwaders 2 im Nordbereich der Bundesrepublik wurde jedoch auf Anfang 1964 verschoben. Ziel sollte es zunächst sein, das Flugkörpergeschwader 1 vollständig auszustatten. FÜ L II empfahl daher dem Inspekteur der Luftwaffe, das ankommende Gerät, das für das Flugkörpergeschwader 2 bestimmt war, dem Flugkörpergeschwader 1 zuzuführen, um die Anzahl der Launcher dort von 8 auf 12 zu erhöhen.



Abb.: PERSHING-Stellung

Ähnlich verhielt es sich bei der Ausbildungsplanung. Während die Ausbildung für das Personal des Flugkörpergeschwaders 1 in den USA im Frühjahr 1964 beendet werden sollte, wurde gleichzeitig die Ausbildung des Personals des Flugkörpergeschwaders 2 auf das Frühjahr 1966 verschoben. Zudem wurde empfohlen, die Durchführung der Ausbildung des Personals an der neu aufzustellenden Raketen-Schule der Luftwaffe zu prüfen.¹¹⁰

Ende 1964 wies Fü L II 2 dann die Aufstellung des Flugkörpergeschwaders 2 ab dem 1. Januar 1965 in Lechfeld (Mitte) mit den Flugkörpergruppen 21 und 22 unter dem Kommando der Luftwaffengruppe Süd an. Ein Stationierungsort im nördlichen Bundesgebiet stand zu diesem Zeitpunkt noch nicht fest. So konnte man zunächst die bereits bestehende Organisation des Flugkörpergeschwaders 1 noch nutzen, um bei der Aufstellung des Schwestergeschwaders hilfreich zu sein. Für Mitte 1965 war dann die Verlegung in den Bereich der Luftwaffengruppe Nord vorgesehen.¹¹¹

Auf Druck des Inspektors der Luftwaffe wurde nun intensiv nach einem geeigneten Standort für das Flugkörpergeschwader 2 gesucht. Zahlreiche Standorte wie Oldenburg, Aurich, Varel, Warendorf und Büren hielten einer Überprüfung nicht stand, so dass der Führungsstab der Luftwaffe sich letztlich für Geilenkirchen als Standort entschied. Da hier die Unterkünfte jedoch noch nicht fertig waren, entschied der Inspekteur der Luftwaffe eine „Zwischenstationierung“ des Flugkörpergeschwaders 2 an den Standorten Nörvenich und Paderborn.¹¹² Den entsprechenden Verlegebefehl des Flugkörpergeschwaders 2 erließ der Führungsstab der Luftwaffe Fü L II 2 am 28. Juli 1965 und ordnete zum 1. Oktober 1965 die Stationierung in der „Zwischenunterkunft“ Haus Hardt in Nörvenich an. Gerade in Nörvenich angekommen, wurden der Stab des Flugkörpergeschwaders 2 und die Flugkörpergruppe 22 erneut verlegt. Fü L II 2 erließ am 31. Juni 1966 den Verlegebefehl von Nörvenich nach Wuppertal, abermals als Zwischenlösung.¹¹³

Bereits Ende des Jahres 1965 wurde durch SHAPE¹¹⁴, dem die Flugkörpergeschwader im Einsatzfall unterstellt waren, ein Einsatzkonzept für PERSHING vorgelegt. Dieses Konzept entsprach jedoch in einigen Aspekten nicht den Vorstellungen des Führungsstabes der Luftwaffe. In der Bewertung dieses Konzepts durch Fü L III 3 wurde angemerkt, dass - abweichend vom deutschen Vorschlag - hierin wesentlich höhere Bereitschaftsforderungen sowie zusätzlich drei QRA¹¹⁵-Stellungen je Geschwader und ein Ausweichgefechtsstand verlangt wurden.

SHAPE wurde daher durch den Führungsstab der Luftwaffe offiziell darüber informiert, dass man Bedenken habe, die Bereitschafts- und Infrastrukturforderungen erfüllen zu können. Der Inspekteur der Luftwaffe wies jedoch im Oktober 1965 seinen Stab an, dass alles getan werden solle, um die Forderungen von SHAPE zu erfüllen, da dem Einsatz von PERSHING militärpolitische Bedeutung zukomme. Lediglich bei der Forderung nach fünf ausgebauten QRA-Stellungen pro Geschwader wies er an, nur zwei je Geschwader zu akzeptieren. Die Erfüllung der übrigen Vorstellungen der NATO, insbesondere in Bezug auf die Bereitschaftsforderungen, bedeutete jedoch, dass insgesamt eine Mehrforderung von 1.400 Dienstposten für die Flugkörpergeschwader entstand, von denen etwa 60% durch Grundwehrdienstleistende zu besetzen waren.¹¹⁶

Die nächste Herausforderung in diesem Zusammenhang stellte sich dem Führungsstab der Luftwaffe zwei Jahre später. Erste Überlegungen über eine Nachfolge der mittlerweile veralteten PERSHING I (Einstellung der Produktion bereits im Jahr 1967) bestimmten nun die Planungen. Der

¹¹⁰ BArch-MA BL 1/893, BMVg Fü L II, VoNo an InspL vom 04.02.1964 und BArch-MA BL 1/4514, BMVg Fü L I zu Ministervorlage PERSHING I a.

¹¹¹ BArch-MA BL 1/5158, BMVg Fü L II 2 vom 23.12.1964, Luftwaffenaufstellungsbefehl Nr. 267.

¹¹² BArch-MA BL 1/80, BMVg Fü L III 3 an LwGrp Nord vom 15.01.1965 und BArch-MA BL 1/14655, Tagebuch InspL vom 18.01. und 15.03.1965.

¹¹³ BArch-MA BL 1/4880, BMVg Fü L II 2 vom 31.05.1966, Verlegebefehl FKG 2.

¹¹⁴ SHAPE: Supreme Headquarters Allied Powers Europe.

¹¹⁵ QRA: Quick Reaction Alert.

¹¹⁶ BArch-MA BL 1/14655, Tagebuch InspL vom 08.10.1965.

Verzicht auf ein Nachfolgemodell hätte dabei zugleich den Verzicht auf eine bedeutsame Fähigkeit zur Folge gehabt. Das Fazit von FÜ L III fiel deshalb auch eindeutig aus: „Falls BRD nicht auf Psg Ia umrüstet, entfällt FK-Strikekomponente¹¹⁷ ab 1972-1975.“¹¹⁸

FÜ L III 3 schlug daher im Oktober 1967 vor, im Führungsstab der Luftwaffe eine Arbeitsgruppe zur Einführung des Nachfolgemodells PERSHING I a einzurichten, der zwei Stabsoffiziere und ein Stabsfeldwebel angehören sollten. Ihre Hauptaufgabe sollte es sein, Infrastrukturforderungen zu entwickeln, um diese bereits für die geplanten endgültigen Standorte der Flugkörpergeschwader in Oberstimm und Geilenkirchen zu berücksichtigen.¹¹⁹

Am 10. April 1968 wurde durch den Führungsstab der Luftwaffe die endgültige Verlegung der Flugkörpergruppe 21 an den Ziel-Standort Geilenkirchen mit Abschluss zum 30. September 1968 angeordnet.¹²⁰

Bereits im Mai 1968 wurde dem Inspekteur der Luftwaffe durch FÜ L III erneut eine Organisations- und Stationierungsänderung vorgetragen. Zu diesem Zeitpunkt konnten nur die Flugkörpergruppen 12 und 21 personell voll aufgefüllt werden. Da die Flugkörpergruppen 13 und 22 nur zu etwa 50% ihrer Personalstärke besetzt werden konnten, sollten diese zusammengelegt werden, um somit wenigstens eine dritte voll befüllte Flugkörpergruppe zu haben.

Der Stellvertreter des Inspektors der Luftwaffe hatte dazu bereits am 3. Mai 1968 entschieden, die Flugkörpergruppe 22 in Wuppertal aufzulösen. Durch die Reduzierung des Flugkörpergeschwaders 2 auf zunächst nur noch eine Flugkörpergruppe war nun auch nicht mehr die bisherige Personalstärke im Stab des Geschwaders erforderlich, so dass das überzählige Personal nun die Aufgabe der ursprünglich im Führungsstab der Luftwaffe angesiedelten Arbeitsgruppe PERSHING I a übernehmen sollte.

Auch die geplante Verlegung der Flugkörpergruppe 13 nach Oberstimm wurde nicht durchgeführt. Sie wurde in Kaufbeuren belassen, um so auch die spezielle Infrastruktur des Jagdbombergeschwaders 32 in Lechfeld nach dessen Herauslösung aus der STRIKE-Rolle zu nutzen. Nach der Einführung der PERSHING I a sollte die Flugkörpergruppe 13 dann auch aufgelöst werden, so dass letztlich nur noch die Flugkörpergruppen 12 in Landsberg und 21 in Geilenkirchen erhalten blieben.¹²¹

Das bedeutete aber zunächst, dass auch nur drei Flugkörpergruppen der NATO assigniert werden konnten. Ende 1968 war mit der Flugkörpergruppe 12 in Landsberg gerade einmal eine Flugkörpergruppe assigniert, die Assignierung der Flugkörpergruppen 13 in Kaufbeuren/Lechfeld und 21 in Geilenkirchen wurde (aufgrund von Problemen auf amerikanischer Seite) auf November 1969 verschoben. Es gab jedoch bei der Aufstellung der Flugkörpergruppen immer noch Defizite bei der Infrastruktur und vor allem im Personalbereich. Bei einem Soll von 125 Offizieren und 989 Unteroffizieren fehlten zum 1. November 1968 noch 31 Offiziere und 367 Unteroffiziere. Die benötigte Infrastruktur mit getrennten Lagern für Triebwerke und Gefechtsköpfe sowie Unterkünften und einer Friedensstellung QRA war damals noch an keinem Standort komplett vorzufinden.¹²²

Ende 1968 wurde im Führungsstab der Luftwaffe eine Ministervorlage für ein Schreiben an den Vorsitzenden des Verteidigungsausschusses zur Einführung der PERSHING I a erarbeitet. Federführend war damit FÜ L I unter Zuarbeit durch FÜ L II, III und IV beauftragt. Danach war die Einführung von PERSHING I a ab 1972 beabsichtigt, um eine erhöhte Reaktionsfähigkeit, Verrin-

¹¹⁷ Flugkörper mit nuklearem Gefechtskopf.

¹¹⁸ BArch-MA BL 1/4514, BMVg FÜ L III, Sprechzettel an UAL FÜ L III vom 17.07.1967.

¹¹⁹ Ebd., BMVg FÜ L III 3 vom 20.10.1967, Sprechzettel zur UAL-Besprechung am 23.10.1967.

¹²⁰ BArch-MA BL 1/5165, BMVg FÜ L II 2, Verlegebefehl vom 10.04.1968.

¹²¹ BArch-MA BL 1/4514, BMVg FÜ L III 3 vom 08.05.1968, Sprechzettel für UAL III zum Vortrag bei InspL am 09.05.1968.

¹²² Ebd., BMVg FÜ L III 3 vom 25.11.1968, Vortrag am 26.11.1968 und FÜ L I zu Ministervorlage PERSHING I a.

gerung der Verwundbarkeit, Vereinfachung der Bedienung und Wartung sowie Senkung der Betriebskosten zu erreichen. Die USA würden ihre Flugkörperverbände in Europa erhalten und ab 1969 mit PERSHING Ia ausstatten. Die gemeinsame Logistik und Ausbildung mit den USA zwänge dazu, sich dem anzuschließen. Die Beschaffungskosten wurden auf 525 Millionen DM für die Zeit von 1969 bis 1972 beziffert. Als kostenwirksame Organisationsform wurde eine Aufteilung in zwei Flugkörpergeschwader empfohlen.¹²³

Nachdem der Verteidigungsausschuss die Planungen zustimmend zur Kenntnis genommen hatte, erließ der Stellvertreter des Inspektors der Luftwaffe am 18. März 1969 die Weisung zur Vorbereitung der Umrüstung der Verbände auf PERSHING Ia. FÜ L III 3 wurde als koordinierendes Referat mit der weiteren Planung, Vorbereitung und Durchführung der Umrüstung beauftragt.¹²⁴ Da sich die Schwerpunkte zu Beginn der Umrüstphase nun immer mehr auf den logistischen Bereich verlagerten, übernahm FÜ L IV 4 die Federführung für die weitere Bearbeitung.¹²⁵ Die Arbeitsgruppe zur Einführung von PERSHING Ia wurde 1968 aus dem FÜ L zunächst in den Stab des Flugkörpergeschwaders 2 und im März 1969 auf Weisung des Referats FÜ L II 2 in das Luftwaffenamt nach Köln-Wahn verlagert.

Innerhalb des Führungsstabs der Luftwaffe ergaben sich durch die Umrüstung auf PERSHING Ia organisatorische Änderungen. Die ursprüngliche Planung wurde schließlich dahingehend ausgeweitet, dass ab dem 8. Februar 1970 ein Oberst das neue Referat „Systembeauftragter HAWK und PERSHING“ führte. Ihm unterstanden zwei Stabsoffiziere für PERSHING Ia und ein Stabsoffizier für HAWK.¹²⁶

Nachdem der logistische Prozess der Umrüstung für den neuen Flugkörper PERSHING Ia geplant war, musste auch die Aus- und Weiterbildung der Offiziere und Unteroffiziere geplant werden. Zunächst wurde Mitte 1969 für die Umschulung der Offiziere und Feldwebel auf das Waffensystem PERSHING Ia ein Lehrgang an der US Army Field Artillery School in Fort Sill, Oklahoma angeordnet.¹²⁷ Offensichtlich waren die Lehrgangsbedingungen (Dauer, Kosten) für die deutsche Seite inakzeptabel, so dass am 13. Oktober 1969 eine abschließende Vereinbarung zwischen dem Führungsstab der Luftwaffe und der US Field Army Artillery School getroffen wurde. Diese sah vor, dass ab 1971 nur noch das Wartungspersonal an der US Army Field Artillery School und die Offiziere und das Bedienerpersonal in den Verbänden in Deutschland durch mobile US-Teams ausgebildet wurden.¹²⁸ Gleichzeitig berichtete FÜ L III 3, dass man beabsichtige, die Umrüstung bereits im Jahre 1971 durchzuführen.¹²⁹

Durch die Schwerpunktverlagerung der Umrüstung in den logistischen Bereich wurde die Aufgabe der im Luftwaffenamt eingerichteten Arbeitsgruppe PERSHING Ia, mit Ausnahme logistischer Angelegenheiten, als erledigt angesehen. Aus diesem Grunde sah FÜ L IV 2 Anfang 1970 eher die Notwendigkeit, eine Verbindungsstelle bei den für die Umrüstung zuständigen Stellen der US Army zu schaffen. Diese Forderung stellte FÜ L II 1 am 20. Februar 1970 an die Abteilung Haushalt und beantragte eine vom 1. April 1970 bis 30. August 1971 befristete Einrichtung einer solchen Stelle. Diesem Antrag wurde entsprochen und ein Verbindungskommando Luftwaffe für das Austauschprogramm „SWAP-Waffensystem PERSHING Ia“ beim US-Missile Command und der

¹²³ Ebd., BMVg an den Vorsitzenden des Verteidigungsausschusses vom 05.12.1968, Vorlage PERSHING Ia.

¹²⁴ BArch-MA BL 1/1374c, BMVg StVInspL/FÜ L I 2 vom 18.03.1969, Weisung für die Vorbereitung der Umrüstung der Flugkörperverbände Boden/Boden der Luftwaffe auf das verbesserte System PERSHING Ia.

¹²⁵ BArch-MA BL 1/4880, BMVg FÜ L III 3 an BMVg FÜ L IV 4 vom 17.04.1969.

¹²⁶ Ebd., BMVg FÜ L II 1 an Org I vom 18.06.1969, Antrag auf Bestellung eines Systembeauftragten Flugkörper und Org I vom 17.11.1969, Genehmigung des Referates „Systembeauftragter Flugkörper“.

¹²⁷ Ebd., BMVg FÜ L II 8 vom 09.07.1969, Ausbildungsweisung Nr. 6465.

¹²⁸ Ebd., BMVg FÜ L II 8 an „Military Assistance Advisory Group Germany“ vom 08.09. und 22.10.1969.

¹²⁹ Ebd., BMVg FÜ L III 3 an BMVg FÜ L IV 3 vom 24.10.1969.

Firma Martin-Marietta in Cape Kennedy aufgestellt. Es sollte die deutschen Interessen bei der Planung und Durchführung des „SWAP-Programms“¹³⁰ wahrnehmen.¹³¹

Die Gliederung der beiden Flugkörpergeschwader sah mit der Umrüstung auf PERSHING I a jeweils zwei Flugkörpergruppen, somit eine Flugkörpereinsatzgruppe mit vier Einsatzstaffeln und einer Stabsstaffel sowie eine Flugkörperunterstützungsgruppe mit Stabs-, Versorgungs- und Sicherungsstaffel vor.¹³²

Mit einem „Blauen Brief“ des Inspektors informierte der Führungsstab der Luftwaffe Ende Juli 1970 den nachgeordneten Bereich über die Planungen hinsichtlich der Flugkörpergeschwader und der Umrüstung auf das Waffensystem PERSHING I a. Demnach sollte die Umrüstung des Flugkörpergeschwaders 1 in Landsberg vom 1. Januar 1971 bis 1. August 1971 und des Flugkörpergeschwaders 2 in Geilenkirchen vom 2. August 1971 bis 1. Februar 1972 erfolgen. Da in Geilenkirchen durch einen erhöhten Personalbedarf die Unterkünfte immer noch nicht ausreichten, war noch bis 1974 eine Unterbringung in Nörvenich notwendig.

Weitere Entwicklung und Nutzung der PERSHING I a

Insgesamt rechnete man mit einer Lebensdauer des Waffensystems PERSHING I a bis 1980.¹³³ Die prognostizierte Lebensdauer wurde jedoch durch Modifizierungen bis 1990 verlängert.

Im Zuge der internationalen Abrüstungsverhandlungen und der Umsetzung des Vertrages zur Vernichtung nuklearer Mittelstreckensysteme (INF-Verträge¹³⁴) vom 1. Juni 1988 wurden die beiden Flugkörpergeschwader der Luftwaffe am 4. Oktober 1990 außer Dienst gestellt und zum 31. Dezember 1991 aufgelöst sowie die 79 PERSHING I a demontiert und zerstört.¹³⁵

4.6 Beschaffung der Luftfahrzeug-Folgegeneration

4.6.1 „Ein Interceptor für die Luftwaffe“ - Beschaffung und Einführung F-104G STARFIGHTER

Die Auswahl des Luftfahrzeugtyps

Der Inspekteur der Luftwaffe, Generalleutnant Kammhuber, stellte am 4. Oktober 1956 den Bundestagsausschüssen für Verteidigung und Haushalt den grundsätzlichen Aufbau, die Ausrüstung und Entwicklung der Luftwaffe vor. Dabei stellte er heraus, dass die Luftwaffe Kampfflugzeuge benötigt, die einem potenziellen Gegner mindestens gleichwertig oder überlegen sind. Die ersten Flugzeugmuster - überwiegend F-84 und F-86 - waren jedoch veraltet und stellten für die Luftwaffe lediglich den Einstieg in das Jet-Flugzeugzeitalter dar.¹³⁶

¹³⁰ Das US-„SWAP Programm“ sah für Europa die Umrüstung von PERSHING I auf PERSHING I a vor. Deutschland stimmte dem Programm offiziell am 22. Januar 1970 zu.

¹³¹ Vgl. BArch-MA BL 1/6236, BMVg Fü L III 3 an Fü L II 2 vom 15.01.1970, Fü L III 1 an H I 6 vom 20.02.1970 und STAN-Teil 1 für VerbKdoLw zu SWAP-WS P I a vom 01.04.1970.

¹³² BArch-MA BL 1/6236, BMVg Fü L II 2 an LwA vom 28.04.1970.

¹³³ BArch-MA BL 1/1622, BMVg Fü L III 3 vom 28.07.1970, Blauer Brief 4/70.

¹³⁴ Als INF-Verträge (Intermediate Range Nuclear Forces / nukleare Mittelstreckensysteme) bezeichnet man die Verträge zwischen der Sowjetunion und den USA vom 8. Dezember 1987 über die Vernichtung aller Raketen mit mittlerer und kürzerer Reichweite und deren Produktionsverbot.

¹³⁵ Die deutschen PERSHING I a waren zwar kein Vertragsbestandteil, wurden jedoch 1987 von Bundeskanzler Kohl einseitig zur Abschaffung angeboten, um die INF-Verhandlungen zu unterstützen.

¹³⁶ Vgl. BArch-MA BL 1/1755, Tagebuch InspL von 1956.

Dieser Bewertung folgte der fünfte Bericht des „Unterausschusses für Beschaffung“ des Verteidigungsausschusses des Deutschen Bundestages:

„Einstimmige Empfehlung entlang der Vorlage BMVg vom 12.10.1956 zur Umstellung der Luftwaffenplanung auf Basis der rüstungspolitischen Konsequenzen aus dem Vortrag GenLt Kammhuber vom 04.10.1956.“

Sowohl der Abfangjäger (Interceptor) wie auch der schwere Jagdbomber wurden von Anfang an zum Politikum, weil der Aufwand für moderne Strahlflugzeuge so hoch war, dass nur die „Supermächte“ unterschiedliche Luftfahrzeugtypen in großem Stile beschaffen konnten. Die Luftwaffenführung folgerte hieraus, dass die Hauptaufgaben - Abriegelung aus der Luft (Interdiction), Allwetterjagd, Aufklärung - künftig mit nur einem Kampfflugzeug-Typ in relativ großer Stückzahl wahrgenommen werden mussten.¹³⁷

Der Führungsstab der Luftwaffe musste sich rasch eine eigene Position innerhalb der NATO erarbeiten und hatte hierzu umfangreiche Untersuchungen angestellt und diese in zwei grundsätzlichen Studien zusammengefasst. So schloss der Führungsstab der Luftwaffe die technisch-taktische Grundlagenarbeit für die Luftverteidigung im März 1957 im Wesentlichen mit der „Studie Luftverteidigung 1960“ ab.¹³⁸ Die Adaption der NATO-Strategie erfolgte dann in den nächsten Monaten und mündete im Dezember 1957 in die „Studie [offensive] Luftverteidigung (Zeitraum ab 1962)“.¹³⁹

Die bestehenden wirtschaftlichen und finanziellen Probleme glaubte man umgehen zu können, indem man das zukünftige Allzweckkampfflugzeug je nach aktueller taktischer Bedrohungslage als Interceptor, Aufklärer oder Jagdbomber einsetzte.¹⁴⁰

In der zweiten Hälfte des Jahres 1957 begann die abschließende Auswahl auf Basis einer „Militärischen Forderung“ des Führungsstabes der Luftwaffe. Von den insgesamt 14 Flugzeugtypen blieben schließlich die F-104, die MIRAGE III und die Grumman F-11F-1F SUPER TIGER übrig.

Die Abteilung XII im Bundesministerium der Verteidigung¹⁴¹ gab im Dezember 1957 eine positive technische Bewertung der F-104 gegenüber der Grumman F-11F ab, woraufhin der Inspekteur der Luftwaffe vom 7. Februar bis zum 7. März 1958 mit einem USA-Besuch zur Klärung von Fragen zur F-104 u.a. die Firma Lockheed besuchte.¹⁴² Die Firma schlug vor, mit konstruktiven Änderungen den deutschen Forderungen nachzukommen, damit die F-104 nicht nur als „Überschall-Tag-Jäger“ sondern auch als „Allwetter-Interceptor“ und „Allwetter-Jagdbomber“ eingesetzt werden konnte. Das Resümee des Inspektors war eindeutig:

„[Die] F-104 entspricht den deutschen militärischen Forderungen am meisten, ist kostengünstiger als F-11F, für Defensive und Offensive geeignet, wird von US Air Force in Europa eingesetzt [und] ist bereits in Serienfabrikation.“¹⁴³

Der Verteidigungsminister wurde auf einer Dienstreise in Washington am 3. März 1958 über dieses Ergebnis informiert. Ihm wurde vorgeschlagen, die F-104 als Flugzeugmuster für defensive und offensive Luftverteidigung für die Luftwaffe einzuführen. Kurz danach hat dann Verteidigungsminister Strauß vor Offizieren des Pentagon am 4. März 1958 bekundet, dass er nach Zustimmung des Parlaments die F-104 einzuführen gedenke.¹⁴⁴

¹³⁷ Ebd., Konzeption Ständiger Rüstungsausschuss WEU, Besprechung vom 02.10.1956.

¹³⁸ BArch-MA BL 1/1504, Studie Luftverteidigung 1960 vom 20.03.1957.

¹³⁹ BArch-MA BL 1/1751-1, Studie Luftverteidigung (Zeitraum ab 1962) vom 02.12.1957.

¹⁴⁰ Ebd.

¹⁴¹ Im März 1956 entstand im BMVtdg unter anderem die Abteilung XII - Forschung (ab Dezember 1957 die neue Abteilung XI - Forschung und Entwicklung).

¹⁴² Vgl. BArch-MA BL 1/1755, Tagebuch InspL von 1957.

¹⁴³ BArch-MA BL 1/1755, Tagebuch InspL von 1958.

¹⁴⁴ Ebd.

Anlässlich einer Besprechung beim Verteidigungsminister am 12. Juni 1958 wurde vom Inspekteur der Luftwaffe über den USA-Besuch von FÜ L II, Oberst Steinhoff, und Abteilung Technik, Ministerialrat Benecke, mit dem Resümee berichtet, dass die F-104 den deutschen taktisch-technischen Forderungen am besten entspricht.

Am darauffolgenden Tag wies der Minister den Inspekteur an, dass in internationalen Gremien der Sprachgebrauch in Richtung einer noch offenen Entscheidung hinsichtlich der Auswahl eines „Interceptor“ verwendet werden sollte (und damit die MIRAGE III offiziell noch im Wettbewerb gehalten wurde).

Der Inspekteur der Luftwaffe trug dann am 18. Juni 1958 dem Haushaltsausschuss zum Flugzeugbeschaffungsprogramm vor, dass von militärischer Seite die Auswahl des „Interceptor“ bereits getroffen sei, jedoch noch keine Entscheidung veröffentlicht wurde (Wettbewerb, besserer Preis). Der Haushaltsausschuss hatte daraufhin das Programm uneingeschränkt gebilligt und auf eine Nennung der Firmenbezeichnung verzichtet.

In der Kommandeurbesprechung 3/1958 in Lechfeld war die Auswahl eines Abfangjägers für die Luftwaffe erneut ein Thema:

„Die militärische Seite hat die Auswahl eines geeigneten Interceptors für die deutsche Luftwaffe abgeschlossen. Der Minister hat sich persönlich vorbehalten, den auszuwählenden Typ zu bestimmen. Nicht allein militärische Gesichtspunkte, sondern auch politische werden die Auswahl beeinflussen. Es wird angenommen, dass im Oktober 1958 mit einer Veröffentlichung der getroffenen Entscheidung zu rechnen ist.“¹⁴⁵

In einem Telefonat des Ministers mit dem Inspekteur der Luftwaffe am 9. Oktober 1958 bestätigte der Minister, dass die MIRAGE III nicht mehr in Betracht kam und stimmte dem Gesamtauftrag für 800 bis 900 Luftfahrzeuge F-104 zu.

In einem weiteren Telefonat am 15. Oktober 1958 wies der Minister den Inspekteur der Luftwaffe an, die F-104 in das Beschaffungsprogramm aufzunehmen und in der Sitzung des Verteidigungsausschusses im November 1958 das Programm zu vertreten sowie ein Schreiben an den französischen Luftwaffenchef mit Ablehnung der MIRAGE III zu senden. Der Minister unterrichtete den Inspekteur auch darüber, dass die F-104 vom Bundeskanzler gebilligt sei, jedoch mit erheblicher politischer Auflage gegenüber Frankreich.¹⁴⁶

Die Beschaffung der F-104

Der Verlauf der Entscheidungsfindung im Führungsstab der Luftwaffe ist höchst aufschlussreich für dessen damalige Stellung im politisch-militärisch-wirtschaftlichen Umfeld. Verteidigungsminister Strauß und der Führungsstab der Luftwaffe setzten endgültig auf die F-104 und brachten eine entsprechende Vorlage in den Verteidigungsausschuss des Deutschen Bundestages ein. Vorgesehen war in einem „Ersten Flugzeugbeschaffungsprogramm“ die Beschaffung von 276 Interceptor vom Typ F-104G und 30 Luftfahrzeugen F-104F für die Ausbildung.¹⁴⁷

Der Verteidigungsausschuss des Bundestages billigte am 6. November 1958 das Beschaffungsprogramm des Waffensystems F-104. Am 18. März 1959 wurden mit der Firma Lockheed die Entwicklungs- und Beschaffungsverträge unterzeichnet.

Im November 1959 folgte eine weitere Vorlage an den Verteidigungsausschuss des Deutschen Bundestages für ein „Zweites Flugzeugbeschaffungsprogramm“ mit weiteren 364 Luftfahrzeugen für die Luftwaffe und zusätzlichen 60 für die Marine. In den späteren Flugzeugbeschaffungs-

¹⁴⁵ Vgl. BArch-MA BL 1/14705, Kommandeurbesprechung 3/1958 vom 22. Juli 1958.

¹⁴⁶ Vgl. BArch-MA BL 1/1755, Tagebuch InspL von 1958.

¹⁴⁷ BArch-MA BL 1/755, BMVg FÜ L V - Az 90-15-10-41 - an den Vorsitzenden des Verteidigungs-Ausschusses des Deutschen Bundestages, Flugzeugbeschaffungsprogramm, Mehrzweck-Düsenflugzeug, Oktober 1958.

programmen wurden u.a. im März 1962 zusätzliche 72 TF-104G gefordert. Das Beschaffungsprogramm umfasste insgesamt den Kauf von 916 Luftfahrzeugen, aufgeteilt in die Baumuster F-104G (586 Fighter), RF-104G (163 Reconnaissance Fighter), F-104F (30 Ausbildungsflugzeuge) und TF-104G (137 doppelsitzige Trainer).

Die Produktion und Auslieferung erstreckte sich über die Jahre 1960 bis 1968 und 1971 bis 1972. Die Firma Lockheed lieferte aus eigener Produktion alle F-104F, TF-104G und 96 F-104G an die Bundeswehr. Am 6. Juni 1960 absolvierte die erste bei Lockheed gebaute F-104G ihren Jungfernflug.

Die Fertigung der restlichen 653 Luftfahrzeuge erfolgte in Lizenz durch die europäischen Firmen Fokker / VFW (255), SABCA (88), Fiat (50), Messerschmidt (210) und später MBB (50). Am 5. März 1960 wurde dazu ein Abkommen über den gemeinsamen Nachbau der US-amerikanischen F-104G von Belgien, den Niederlanden und der Bundesrepublik Deutschland unterzeichnet. Die europäischen Firmen schlossen sich in Arbeitsgemeinschaften (ARGE) mit weiteren Flugzeugherstellern zusammen, in Deutschland gründeten sich die ARGE Nord (Deutschland/Niederlande) und die ARGE Süd (Deutschland). 1972 wurde mit Auslieferung der letzten F-104G die Produktion bei MBB/VFW beendet.

Zur Abstimmung der umfangreichen europäischen Fertigung wurde eigens im Mai 1960 die Management-Organisation „Organisme de Direction et de Contrôle“ (ODC) mit Sitz in Koblenz gegründet, jedoch fünf Monate später in das „NATO Starfighter Management Office“ (NASMO) umgewandelt. Im NASMO waren Techniker und Ingenieure von Lockheed und den amerikanischen Lizenzgebern aus der Zulieferindustrie sowie Mitarbeiter der europäischen Lizenznehmer tätig. Das ebenso in Koblenz angesiedelte „Lockheed Aircraft Advisory Office“ arbeitete eng mit der NASMO zusammen und überwachte wiederum dessen Entscheidungen.

Zu Beginn der Produktion und Einführung hatte der Führungsstab der Luftwaffe mit den unterschiedlichsten Problemen zu kämpfen und ständig seine Planungen den programmbedingten Unzulänglichkeiten (verspätete Auslieferung, Ersatzteilprobleme) anzupassen.

Trotz erheblichem Termindruck wies der Inspekteur der Luftwaffe immer wieder darauf hin, dass die Umschulung der Luftfahrzeugführer ohne Forcierung erfolgen sollte, um Unfälle zu vermeiden und dass die Sicherheit beim Start der ersten F-104 Vorrang gegenüber allen anderen Gesichtspunkten hätte. Mit Weisung vom 6. Januar 1960 legte er die Reihenfolge der Ausstattung der ersten Verbände mit F-104 wie folgt fest: Jagdbombergeschwader 31 in Nörvenich und 33 in Büchel, dann Jagdgeschwader 71 in Wittmund und Aufklärungsgeschwader 51 in Bremgarten.

Am 16. Oktober 1961 konnte der Inspekteur der Luftwaffe den Verteidigungsminister zu einer gemeinsamen Feier anlässlich der Übergabe der ersten bei der ARGE Süd, Firma Dornier in Oberpfaffenhofen (G-91) und Firma Messerschmitt in Manching (F-104G), in Lizenz gebauten G-91 und F-104G an die Luftwaffe einladen.¹⁴⁸

SATS und ZELL - Sonderentwicklungen mit der F-104G

Die bestehende Bedrohung durch den Warschauer Pakt ließ die Luftwaffe schon zur Zeit der Indienststellung der F-104 nach Möglichkeiten suchen, die Abhängigkeit von langen, unbeschädigten Startbahnen zu verringern. Die Verwundbarkeit der fliegenden Waffensysteme am Boden musste reduziert werden. Schon beim Kaufvertragsabschluss mit Lockheed im Jahre 1959 hatte man sich mit dem Hersteller über entsprechende Entwicklungsvorhaben geeinigt; es wurden zwei Programme verfolgt:

- SATS: Short Airfield for Tactical Support;
- ZELL: Zero Length Launch.

¹⁴⁸ BArch-MA BL 1/1755, Tagebuch InspL von 1959.

SATS war ein Erprobungsprogramm für Start und Landung auf kurzen Bahnen mit Hilfe von Katapulten und Fanghaken, ähnlich wie auf Flugzeugträgern. In den Jahren 1964 und 1965 wurden drei deutsche F-104G entsprechend modifiziert, u.a. erfolgte eine Verstärkung des Fahrwerks und der Einbau von zwei Katapulthaken. Die Erprobung fand in Zusammenarbeit mit dem US Marine Corps auf der Naval Air Test Facility in Lakehurst/USA statt. Insgesamt wurden einige hundert Starts und Landungen mit Erfolg durchgeführt. Indirekt führte dies später zur Einführung von Fanganlagen auf bundesdeutschen Jet-Flugplätzen.

Das Entwicklungsvorhaben **ZELL** gab der F-104G eine sogenannte „Nullstartfähigkeit“ (Start aus dem Stand heraus). Von 1963 an entwickelte die Firma Lockheed dieses System bis zur Serienreife. Mit der F-104G erfolgten dann mehrere bemannte Starts, zuerst in Edwards Air Force Base und ab 1966 in Lechfeld. Dabei wurde die F-104G in eine Startvorrichtung in einem Winkel von etwa 20 Grad eingehängt. Unter dem Luftfahrzeug befand sich ein abwerfbarer Raketen-treibsatz. Beim Start lief die Turbine mit voller Leistung im Nachbrennerbetrieb, erst dann zündete die Zusatzrakete.



Abb.: F-104G in der ZELL-Version

Der Lockheed-Testpilot Ed Brown und der deutsche Testpilot Horst Philipp flogen in Lechfeld mehrere erfolgreiche ZELL-Versuche, wobei die F-104G bereits mit dem sicheren Martin-Baker Schleudersitz ausgerüstet war. Das Programm beschleunigte als Nebeneffekt die Umrüstung aller F-104G auf diesen neuen Rettungssitz.

Sowohl SATS als auch ZELL fielen allerdings der NATO-Strategie „Flexible Response“ zum Opfer und wurden ab 1966 auf Anordnung des Inspektors der Luftwaffe nicht weiter verfolgt.¹⁴⁹

Die F-104 in der Einführungsphase und die „STARFIGHTER-Krise“

Seine „herzlichsten Glückwünsche zum vierten Stern“ übermittelte Brigadegeneral Steinhoff am 2. März 1961 aus Washington in einem Schreiben an den Inspekteur General Kammhuber. Steinhoff, zu diesem Zeitpunkt Deutscher Militärischer Vertreter im Militärausschuss der NATO, hatte die Nachricht aus der Presse erfahren - „der schnellsten Quelle der Unterrichtung über die Vorkommnisse in der Bundeswehr“. Auch wenn das Beschaffungsvorhaben F-104 außerhalb seines derzeitigen Aufgabengebietes läge, fühlte sich Brigadegeneral Steinhoff „mit verantwortlich, dass dieses Waffensystem letztendlich ein großer Erfolg wird. [Er führte weiter aus:] Meine Verhandlungen im Pentagon bezüglich der durch die U.S. Air Force übernommenen Verantwortung für die F-104 fanden bei Beginn in einer eisigen Atmosphäre statt. Ich sah mich gezwungen, rücksichtslos darauf hinzuweisen, dass die U.S. Air Force zu ihrer Verantwortung stehen muss.“¹⁵⁰

Am 29. März 1961 kam es zum ersten Flugunfall mit Totalverlust einer F-104 der Bundeswehr. Beide Flugzeugführer konnten das Luftfahrzeug mit dem Schleudersitz verlassen. Anlässlich eines anderen Flugunfalls erhielt Oberleutnant Siegfried H. aus Nörvenich für sein umsichtiges Handeln

¹⁴⁹ Vgl. <http://www.rolfferch.de/F104G/html/projekte.html> (01.03.2013).

¹⁵⁰ BArch-MA, BL 1/14664.

Dank und Anerkennung des Inspektors General Kamhuber. Am 22. Mai 1962 hatte er den Absturz seines Luftfahrzeugs über bewohntem Gebiet verhindert, „dadurch Leben und Eigentum der Bevölkerung vor Schaden bewahrt und sich - infolge voller Konzentration auf einen gezielten Absturz des Flugzeuges - einen Beinbruch zugezogen“.¹⁵¹

In den ersten Flugtagen mit der F-104 kam es jedoch auch zu glimpflich verlaufenden Zwischenfällen. Am 11. April 1962 erhielt der Major F. ein Dankschreiben des Inspektors für die Rettung aus einer Luftnotlage:

„Lieber F.[...]! Als am gestrigen Tage der amerikanische Fluglehrer Hauptmann S. nach Blitzschlag in seine F-104F in große Luftnot geriet, haben Sie zusammen mit Oberleutnant K. in kameradschaftlicher Weise und in hervorragendem Pflicht- und Verantwortungsbewusstsein Hauptmann S. zum Flugplatz Wahn geleitet, wo er dank Ihrer Hilfe und Umsicht sicher landete.“¹⁵²

Im gleichen Jahr erschütterte ein schlimmer Flugunfall die Bundeswehr. Eine „Vierer-Formation“ F-104F stürzte am 19. Juni 1962 bei Vorübungen für die am folgenden Tag geplante feierliche Indienststellung der F-104 beim Jagdbombergeschwader 31 „Boelcke“ in einem Braunkohle-tagebau nahe Frechen ab. Die vier Flugzeugführer fanden den Tod.¹⁵³

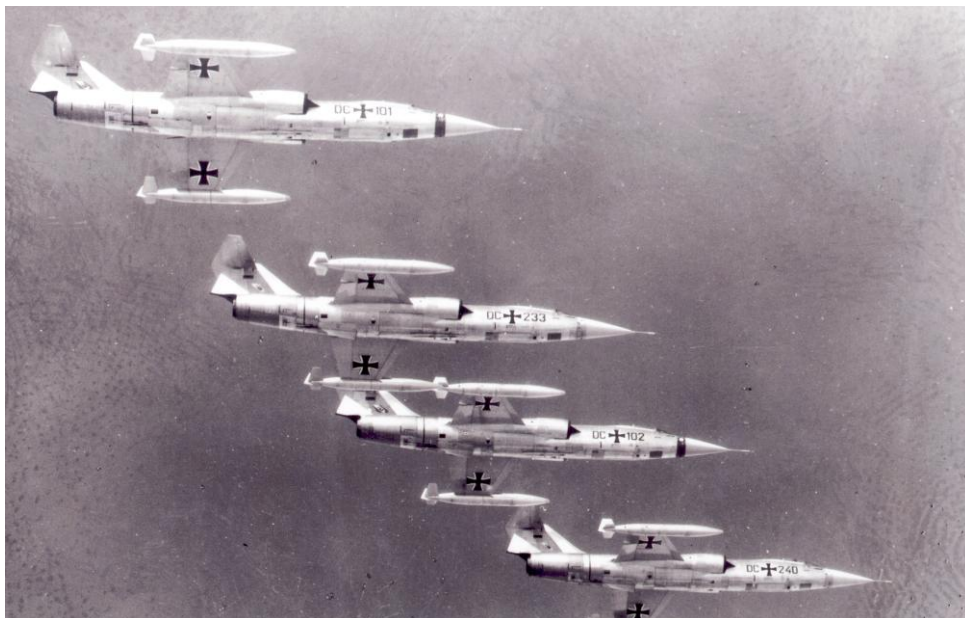


Abb.: Formationsflug F-104G in den Anfangsjahren

In der Folgezeit ereigneten sich weitere und ungewöhnlich zahlreiche Flugunfälle, viele mit tödlichem Ausgang für die Luftfahrzeugführer, die innerhalb und außerhalb der Bundeswehr für Aufsehen sorgten.

In diesem Zusammenhang wurden im weiteren Umfeld der Luftwaffe die Unzulänglichkeiten bei der Einführung und im Betrieb des Waffensystems F-104G Mitte der 1960er Jahre kontrovers diskutiert.

Bereits im Mai 1962 hatte der Inspekteur der Luftwaffe anlässlich einer Kommandeurbesprechung eine Erklärung des Verteidigungsministers zum Umgang mit der Presse hinsichtlich der F-104G bekannt gegeben. In diesem Zusammenhang empfahl er den Kommandeuren, Pressevertreter wie

¹⁵¹ Ebd.

¹⁵² Ebd.

¹⁵³ Vgl. Widera, Edmund (Hrsg.): Chronik Jagdbombergeschwader 31 „Boelcke“ 1958 bis 2008, Seite 41ff.

z.B. Journalisten des Nachrichtenmagazins „Der Spiegel“ o.ä. „Blättern“ nicht mehr zu empfangen und grundsätzlich an das Pressereferat im Bundesministerium der Verteidigung zu verweisen, andererseits jedoch mit seriöser und neutraler Presse zusammenzuarbeiten.¹⁵⁴

Im Januar 1965 kam es im Deutschen Bundestag zu einer heftigen Debatte über die Lage der Bundeswehr und über die Tauglichkeit des „STARFIGHTER“ verbunden mit Vorwürfen (Inkompetenz, mangelnde Führungsfähigkeit) und Korruptionsverdächtigungen. Der Verteidigungsminister und die Luftwaffenführung gerieten durch diese Vorwürfe immer stärker unter Druck. Der Inspekteur der Luftwaffe, Generalleutnant Panitzki, und der gesamte Führungsstab fühlten sich ungerecht behandelt, weil sie in der Vergangenheit bereits mit Nachdruck auf organisatorische und verwaltungstechnische Missstände hingewiesen hatten, die den Betrieb der F-104 nachhaltig gefährdeten. Zudem gab es für die Abstürze unterschiedliche Gründe, die im gesamten Spektrum der Einführung dieses neuen Waffensystems zu suchen waren. Die bestehende Organisation mit ihrer Kompetenzverteilung konnte das Dilemma nicht beseitigen. Allerdings hatte Generalleutnant Panitzki schon sehr früh auf die Einführung eines modernen Managementsystems ähnlich dem der USA gedrängt, fand jedoch im Verteidigungsministerium wenig Befürworter.¹⁵⁵



Abb.: Titelseite „Der Spiegel“ vom 24. Januar 1964

Zudem war er vom Bundesminister der Verteidigung, Kai-Uwe von Hassel, anlässlich einer Berichterstattung vor dem Verteidigungsausschuss des Deutschen Bundestages am 12. Januar 1966 zum Schweigen über technische oder organisatorische Mängel im Zusammenhang mit dem Waffensystem F-104G verpflichtet worden und konnte sich so gegen diese Vorwürfe nicht in adäquater Weise wehren.

¹⁵⁴ BArch-MA BL 1/508, Tagebuch InspL von 1962.

¹⁵⁵ Vgl. Lemke, Konzeption und Aufbau der Luftwaffe, Seite 282 ff.

Der Inspekteur der Luftwaffe veranlasste am 23. Januar 1966 die Berufung von Brigadegeneral Dieter Hrabak zum Sonderbeauftragten für das Waffensystem F-104, um gezielt an die Mängel heranzugehen.¹⁵⁶

In einem Bulletin des Presse- und Informationsdienstes der Bundesregierung vom 15. Februar 1966 war nachzulesen, dass der Verteidigungsminister am 9. Februar 1966 dem Verteidigungsausschuss eine Aufstellung von Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Waffensystem F-104 zugestellt hatte, die u.a. Verbesserungen bei Personal, Ausbildung, Organisation, Material und Infrastruktur sowie eine stärkere Einbindung der Industrie vorsahen. Des Weiteren wurde die Einrichtung eines Referates „Flugsicherheit und Unfallverhütung“ (neben dem Referat „Flugbetrieb und Flugsicherung“) im Führungsstab der Luftwaffe zum 1. Februar 1966 bekanntgegeben.

In einem weiteren Bulletin vom 25. März 1966 führte der Verteidigungsminister auf die „Großen Anfragen“ aus dem Parlament zur STARFIGHTER-Debatte hinsichtlich der Auswahl des Waffensystems F-104G und der Frage nach dem Verantwortlichen für angebliche Versäumnisse die bereits mehrfach artikulierten Begründungen aus. Zur Unfallhäufigkeit betonte er, dass kein typischer „STARFIGHTER-Unfall“ feststellbar wäre und mit einer Abflachung der Kurve nach Abschluss der Umrüstung zu rechnen sei. Der Luftwaffenführung wurde insgesamt das volle Vertrauen des Bundestages ausgesprochen.¹⁵⁷

Im Fortgang der politischen Ereignisse wurde im Juni 1966 in der Zweiten und Dritten Lesung der Haushaltsdebatte im Deutschen Bundestag der Vorwurf erhoben „es sei Geld und Material verschleudert worden, weil nicht rechtzeitig eine klare Konzeption für das Starfighter-Waffensystem erarbeitet worden sei.“¹⁵⁸

Die Stellungnahme des Führungsstabs der Luftwaffe Fü L III 1 vom 8. Juni 1966 führte dazu aus, dass die Entscheidung zur Beschaffung der F-104G von der NATO-Konzeption bestimmt war und nach eigenen gründlichen Untersuchungen innerhalb der Bündnisverpflichtungen ein Optimum von technischen und taktischen Gesichtspunkten darstellte sowie damals kein anderes verfügbares Waffensystem die Vielseitigkeit der Aufgaben, die der Bundeswehr im NATO-Rahmen übertragen waren, besser und wirtschaftlicher hätte erfüllen können.¹⁵⁹

Ein spektakulärer Absturz am 18. Juli 1966, der für den Luftfahrzeugführer auf tragische Weise tödlich endete, führte dazu, dass Generalleutnant Panitzki am 12. August 1966 den Verteidigungsminister um seine Entlassung bat. Der Minister lehnte ab und Generalleutnant Panitzki gab daraufhin am 18. August 1966 ein Interview, in dem er auf die Situation einging und Missstände im Verteidigungsministerium anprangerte. Die Folge war am 24. August 1966 seine Versetzung in den einstweiligen Ruhestand.

Sein Nachfolger, Generalleutnant Johannes Steinhoff, erhielt seine Ernennungsurkunde am 2. September 1966 nach zehn Tagen Bedenkzeit aus der Hand von Verteidigungsminister Kai-Uwe von Hassel. Seine vordringlichste Aufgabe war die Lösung des „STARFIGHTER-Problems“.

Der neue Inspekteur der Luftwaffe gab dann auch am 13. September 1966 die volle Wiederaufnahme der im Juli unter dem Eindruck der gehäuften STARFIGHTER-Abstürze eingeschränkten Tief- und Nachtflüge bekannt, musste jedoch am 6. Dezember 1966 nach dem 65. Absturz einer F-104G ein vorübergehendes Start- und Flugverbot über alle STARFIGHTER-Verbände verhängen. In den folgenden Monaten wirkten sich die bereits unter Generalleutnant Panitzki eingeleiteten Verbesserungsmaßnahmen im Zusammenhang mit den von Generalleutnant Steinhoff unverzüglich eingeleiteten organisatorischen Maßnahmen und technischen Neuerungen (u.a. Martin-

¹⁵⁶ BArch-MA, BL 1/4764, BMVg Org 1 vom 24.01.1966, Einrichtung „Der Sonderbeauftragte für das Waffensystem F-104“ (BMVg Fü L, SBWS 104).

¹⁵⁷ BArch-MA, BL 1/4764.

¹⁵⁸ BArch-MA BL 1/1755, Auszug aus Protokoll Dt. Bundestag 1966.

¹⁵⁹ BArch-MA BL 1/508.

Baker Schleudersitz) zusammen mit einer verbesserten fliegerischen und technischen Ausbildung positiv auf den weiteren Flugbetrieb mit dem Waffensystem F-104G aus. Schon 1967 waren die ersten Erfolge des neuen Waffensystemmanagements erkennbar:

“Die Starfighter wurden leistungsfähiger und sicherer. Einen schönen Erfolg können Bundesverteidigungsministerium und Luftwaffenführung verzeichnen. Der Starfighter [...] ist sicherer geworden. Die Zahl der Totalausfälle bei diesem besonders leistungsfähigen, aber auch besonders empfindlichen Luftfahrzeugtyp sank erheblich. Noch 1965 [...] musste das Bundesverteidigungsministerium den Verlust von 26 Jagdbombern [...] melden. Im darauf folgenden Jahr nahm die Flugsicherheit beträchtlich zu. Der volle Erfolg der Verbesserungen und der neuen Einsatzvorschriften zeigte sich jedoch erst im ersten Halbjahr 1967. [...] Dabei hat sich die Zahl der Flugstunden innerhalb der letzten zwei Jahre wesentlich erhöht. [...] Die Sicherheit des Starfighters hat sich also nicht nur um 100% erhöht, [...] sondern sogar um 177%. Dieser deutliche Fortschritt ist zum Teil den technischen Verbesserungen an der F-104 zuzuschreiben, zum Teil aber auch der wachsenden Flugerfahrung und der besseren Ausbildung der Piloten.“¹⁶⁰

Nutzung und Ausphasung des Waffensystems F-104

Bis zum Jahre 1966 waren 9 statt der ursprünglich geplanten 12 Luftwaffengeschwader mit der F-104G ausgerüstet worden, die restlichen Geschwader erhielten die FIAT G-91.¹⁶¹

Der Ausbildungsflugbetrieb mit dem Waffensystem F-104G begann 1964 in Luke Air Force Base, Arizona/USA. Mit 102 Luftfahrzeugen F/TF-104G war im Jahr 1968 der größte Luftfahrzeugbestand bei der 2. Deutschen Ausbildungsstaffel zu verzeichnen. Die STARFIGHTER-Ausbildung endete im März 1983, bis dahin hatten über 1.800 Luftfahrzeugführer daran teilgenommen.

Im Jahr 1972 wurde die Auslieferung der letzten F-104G als Ersatz für die Verluste abgeschlossen. Die Luftwaffe erhielt 14 und die Marine 36 Luftfahrzeuge, die bei MBB/VFW hergestellt wurden.

In der Luftwaffe wurde das Waffensystem F-104G als Jagdbomber für nukleare und konventionelle Einsätze, Jäger, Aufklärer und Trainer, in der Marine als Jagdbomber zur Seezielbekämpfung und als taktischer Aufklärer, genutzt. Im Laufe der weiteren Nutzungszeit wurden in das Luftfahrzeug sowohl bei der Marine als auch bei der Luftwaffe zahlreiche operationell und flugtechnisch bedingte Modifikationen eingerüstet.

Die Ausphasung des Waffensystems F-104G STARFIGHTER geschah in mehreren Schritten und unterschiedlich für die einzelnen Varianten.

Als Interimslösung zur Schulung wurden 30 zweiseitzige **F-104F** von 1960 bis 1963 beschafft. Alle Luftfahrzeuge wurden durch die Firma Lockheed Aircraft Corporation in den USA gefertigt, nach Europa verfrachtet und dort wieder zusammengebaut. Die Außerdienststellung der letzten 18 Luftfahrzeuge erfolgte im April 1971. FÜ L V hatte dazu dem Stellvertreter des Inspektors der Luftwaffe am 18. Januar 1971 auf Grundlage einer mit dem Luftflottenkommando abgestimmten Stellungnahme und in Übereinstimmung mit den zuständigen Referaten des Führungsstabs der Luftwaffe vorgeschlagen, die F-104F drei Jahre früher als vorgesehen auszusondern. Begründet wurde dies mit dem zu hohen Materialerhaltungsaufwand, den hohen Kosten für technische Anpassungen sowie der schlechten Versorgungslage. Die Aussonderung wurde nach Zustimmung

¹⁶⁰ Neue Presse Bonn vom 12.08.1967.

¹⁶¹ Vgl. Lemke, darin Rebhan, Heinz, Aufbau und Organisation der Luftwaffe 1955 bis 1971, III. Zweite Aufbauphase 1961 bis 1966, Seite 614.

von Fü L V 3 vom 19. Februar 1971 mit Unterschrift des Stellvertreters des Inspektors der Luftwaffe angeordnet.¹⁶²

Die doppelsitzige **TF-104G** diente als allwetterfähiger Tag- und Nachtjäger der taktischen Flugzeugführerausbildung. In den Jahren 1964 bis 1983 wurde die TF-104G auch in Luke Air Force Base zur Basis-Ausbildung der Luftfahrzeugführer und Waffenlehrer eingesetzt. Der Flugbetrieb mit dem Luftfahrzeugmuster TF-104G endete im Frühjahr 1989. Am 10. Februar 1989 wurde das letzte Luftfahrzeug mit dem taktischen Kennzeichen 27+79 ausgesondert und im Rahmen der Verteidigungshilfe an die griechische Luftwaffe abgegeben.



Abb.: Die letzte TF-104G mit dem taktischen Kennzeichen 27+79

Mit Umrüstung der Jagdgeschwader 71 und 74 auf das Waffensystem F-4F in den Jahren 1974 und 1975 wurden die letzten 103 Luftfahrzeuge F-104G in der **Jagdversion** ausgesondert.

Die F-104G in der **Jagdbomberversion** der Luftwaffe sowie die **Marineversion** wurden im Takt der Umrüstung auf das Waffensystem TORNADO aus den Verbänden herausgenommen. Am 9. Mai 1984 wurde beim Luftwaffenversorgungsregiment 1 in Erding das „Kommando F-104G“ eingerichtet, um die Luftfahrzeugführer in den Verbänden nach Einstellung des Flugbetriebs mit dem STARFIGHTER zur Überbrückung der Wartezeit auf ihre TORNADO-Umschulung fliegerisch in Übung zu halten.

Das Jagdbombergeschwader 34 „Allgäu“ in Memmingen verabschiedete sich am 23. Oktober 1987 als letzter Einsatzverband vom legendären STARFIGHTER und übergab die letzte F-104G an das Luftwaffenversorgungsregiment 1.¹⁶³

Am 19. September 1988 wurde letztendlich das „Kommando F-104G“ in Erding außer Dienst gestellt. Bis zu dieser Zeit flogen hier rund 160 Piloten und erbrachten mehr als 10.000 Flugstunden. Dies war auch gleichzeitig das Ende der Nutzungszeit des Waffensystems F-104G STARFIGHTER für den Bereich der Luftwaffe. Am 6. Februar 1991 endete mit dem Ablauf der Verkehrszulassung für den letzten STARFIGHTER (Werknummer 7406) offiziell die Nutzungszeit bei der Bundeswehr. Eine F-104G mit einer weißblauen Sonderbemalung absolvierte symbolisch den letzten Flug vom Flugplatz Manching.

Die F-104 erreichte in ihrer 30-jährigen Nutzungszeit in der Bundeswehr insgesamt nahezu zwei Millionen Flugstunden. Von den insgesamt 916 bei der Bundeswehr eingesetzten STARFIGHTER gingen 297 Luftfahrzeuge verloren. Insgesamt wurden rund 2.000 deutsche Piloten auf der F-104

¹⁶² Vgl. BArch-MA BL 1/11521.

¹⁶³ Bei der Marine endete der Flugbetrieb mit dem STARFIGHTER am 5. Dezember 1987.

ausgebildet, von denen 108 tödlich verunglückten. Die ausgemusterten Flugzeuge wurden als Verteidigungshilfe an die NATO-Staaten Türkei, Griechenland, und Italien abgegeben.¹⁶⁴

4.6.2 Beschaffung und Einführung FIAT G-91 - die „wohlgeformte GINA“

Der NATO stand Anfang der 1950er Jahre kein Luftfahrzeug zur Verfügung, das die Aufgabe der Erdkampfunterstützung ausführen konnte. Die vorhandenen Luftfahrzeuge waren entweder zu schnell oder nicht wendig genug für diese Aufgabe. Deshalb hatte die NATO Ende 1956 eine Ausschreibung für ein leichtes Jagd- und taktisches Unterstützungsflugzeug („Light Weight Strike Fighter“/ LWSF) vorgenommen, das die Fähigkeiten besitzen sollte, auch auf behelfsmäßigen Pisten zu starten und zu landen und nur eine minimale Bodenorganisation benötigte. Die Entwicklung eines solchen Flugzeugs erhielt 1957 nochmals eine höhere Priorität durch die Verabschiedung der NATO-Doktrin der „Massive Retaliation“.¹⁶⁵

Der endgültigen Entscheidung vorausgegangen war die Begutachtung von zehn Vorschlägen aus drei verschiedenen Staaten, aus denen eine Expertenkommission der NATO bereits Anfang 1954 eine Auswahl vornahm. In die engere Auswahl kamen eine Kampfflugzeug-Version der Firma Breguet, die ETENDARD VI der Firma Dassault und die G-91 der Firma Fiat, die letztendlich den Wettbewerb 1957 für sich entscheiden konnte.¹⁶⁶

Erste Gespräche zwischen dem Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung und Vertretern der deutschen Luftfahrtindustrie mit der Firma Fiat fanden im Oktober 1957 statt.¹⁶⁷

Im August 1958 vermerkte der Führungsstab der Luftwaffe FÜ L II 4 über eine Studie zur Beschaffung eines LWSF, dass eine größtmögliche logistische Beweglichkeit die Grundforderung sei. Schlechtwettereinsatz und Nachteinsatzfähigkeit sollten zunächst nicht vorgesehen werden. Die Studie legte 20 Einsatzstaffeln mit je 25 Luftfahrzeugen zugrunde, wofür 10 Haupt-, 20 Einsatz- und 20 Absprungplätze notwendig gewesen wären. Eine Start- und Landemöglichkeit auf Autobahnen sollte betrachtet werden.¹⁶⁸

Nachdem in der Zeit vom 21.-24. Oktober 1958 deutsche Techniker-Teams bei der Firma Fiat das neue Flugzeug näher kennenlernen und erste grundlegende Bewertungen abgeben konnten, war daraufhin im Führungsstab der Luftwaffe eine Entscheidung über die konkreten Rahmenbedingungen einer Beschaffung der FIAT G-91 getroffen worden. Demnach beabsichtigte das Ministerium zu dieser Zeit, 50 Luftfahrzeuge als Aufklärer und 20 als Trainer von der Firma Fiat zu beschaffen. Aus deutschem Lizenzbau sollten dann 150 Luftfahrzeuge (100 Erdkampfflugzeuge und 50 Aufklärer) beschafft werden. Als Auslieferungsbeginn ging man im Führungsstab der Luftwaffe sehr optimistisch von Ende 1960 aus.¹⁶⁹

Der Verteidigungsausschuss des Deutschen Bundestages beschloss am 6. November 1959 die Beschaffung der FIAT G-91.¹⁷⁰ In der folgenden Zeit bis zum Jahresende wurden weitere Parameter zur Fertigung der G-91 festgelegt. Das Grundmuster aller G-91 sollte der Aufklärer sein,

¹⁶⁴ Vgl. AERO, Das illustrierte Sammelwerk der Luftfahrt. Band 3 / Heft 33 Seite 897-903, Band 4 / Heft 59, Seite 637-644, Band 16 / Heft 229 Seite 638-639.

¹⁶⁵ Vgl. Weiß, Karl-Heinz, Gina - die kleine Italienerin, <http://www.fliegerhorst-oldenburg.de/>.

¹⁶⁶ Es folgten ab dem 16.09.1957 im französischen Bretigny zunächst die Erprobungsflüge der Kandidaten. Vgl. Hoeveler, Patrick: Flotte Gina - Jagdbomber Fiat G-91, in: Flug-Revue 1/2003, S.93.-95.

¹⁶⁷ Vgl. Weiß, Karl-Heinz, Gina - die kleine Italienerin, <http://www.fliegerhorst-oldenburg.de/>.

¹⁶⁸ BArch-MA BL 1/222, BMVtdg FÜ L II 4, Aktenvermerk vom 20.08.1958 zu einer Besprechung Light Weight Strike Fighter.

¹⁶⁹ Ebd. BMVtdg FÜ L II 4 vom 24.10.1958, Generalaktennotiz zu den Ergebnissen der Arbeit der technischen Gruppen bei der Firma Fiat.

¹⁷⁰ Vgl. Lemke, Bernd: Konzeption und Aufbau der Luftwaffe, S. 380.

um jedes Luftfahrzeug in beiden Rollen (d.h. auch als Erdkampffjäger) einsetzen zu können.¹⁷¹ Das bedeutete, so der Inspizient der Aufklärer, dass aufgrund der benötigten Aufklärungstechnik zwei Mann Besatzung notwendig seien.¹⁷² Als Bewaffnung empfahl der Inspizient der Jagdbomber eine 30 mm Kanone.¹⁷³

Am 24./25. Februar 1959 fanden Besprechungen unter Beteiligung des Fü L II 4 im NATO-Hauptquartier Europa (SHAPE) und bei AIRCENT¹⁷⁴ statt. AIRCENT vertrat die Auffassung, dass durch die Aufstellung von „Light Weight Strike Reconnaissance“ (LWSR)-Verbänden die Fähigkeitslücke zur Luftnahunterstützung des Heeres geschlossen wird. Eine Heeres-Unterstellung dieser Verbände, wie das gelegentlich gefordert wurde, hatte AIRCENT nicht befürwortet. Dies deckte sich mit den Vorstellungen des Führungsstabs der Luftwaffe, der bereits Mitte 1958 befürchtete, das Heer werde eigene Luftunterstützungseinrichtungen schaffen, wenn die Luftwaffe die Aufgabe nicht erfüllen könnte. Aufgrund des zu erwartenden hohen Anteils der Luftwaffe an den LWSR-Kräften der NATO schlug SHAPE vor, dem in NATO-Kreisen hoch geschätzten späteren Inspekteur der Luftwaffe, General Johannes Steinhoff, den Vorsitz des Komitees für Taktik und Technik bei SHAPE zu übertragen. Das wurde von Fü L II 4 positiv bewertet, da dies der Luftwaffe Einfluss auf die Entwicklungen der LWSR-Luftfahrzeuge sichern könnte.¹⁷⁵

Bereits seit 6. Februar 1959 hielt sich ein deutsches Kommando, u.a. mit Vertretern der Referate Fü L II 4 und Fü L V 4, bei der Versuchsstaffel 103 in Practica di Mare/Italien auf.¹⁷⁶ Die Eindrücke des Kommandos haben die endgültige Entscheidung zur Beschaffung der G-91 zumindest nochmals bestätigt und am 21. März 1959 wurde mit der Beschaffungsanweisung Nr. 1779 das Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung angewiesen, 50 komplette Flugzeuge FIAT G-91 zu einem Preis von 85 Millionen DM zu beschaffen sowie einen Lizenzvertrag zum Nachbau der G-91 mit der Firma Fiat abzuschließen.¹⁷⁷

Die vorläufigen Einsatzgrundsätze für die LWSR-Verbände sahen als primäre Rolle „Close Air Support“ vor, die Staffeln sollten aber auch „Counter Air“ und „Air Interdiction“-Rollen wahrnehmen können.¹⁷⁸ Diese Einsatzgrundsätze berücksichtigten bereits das, was der Inspekteur der Luftwaffe am 4. August 1959 an den Verteidigungsminister schrieb. Danach würde sich SHAPE nur dann an der weiteren Entwicklung der G-91 finanziell beteiligen, wenn diese auch für Angriffs- und Aufklärungsaufgaben in der „Air Interdiction“-Rolle ausgelegt sei. Eine entsprechende Entwicklung wäre allerdings nicht vor 1965 serienreif. Der Inspekteur empfahl diesbezüglich dem Minister, vor einer Entscheidung noch die Ergebnisse einer Studie von SHAPE abzuwarten.¹⁷⁹

Zu diesem Zeitpunkt waren bereits seit einigen Monaten zwei Flugzeugführer und sechs Mechaniker zur technischen Erprobung in Italien und hatten dort auch an einer Einsatzübung mit der FIAT G-91 teilgenommen. Dabei wurden weitere Forderungen an die Leistungsfähigkeit des Luftfahrzeugs gestellt. Jedenfalls sah sich der Inspizient der Aufklärer dazu veranlasst, Forderungen nach mehr Geschwindigkeit, Einsatzhöhe, Reichweite und Unterbringung von Bombenlast kritisch zu hinterfragen. Die Umsetzung der Forderungen bedeute, „den Begriff ‘Light Weight’ in Frage zu stellen“, so der Inspizient. Durch die dadurch entstehende Gewichtszunahme werde die

¹⁷¹ BArch-MA BL 1/222, BMVtdg Fü L II 4 vom 21.11.1958.

¹⁷² BArch-MA BL 1/222, Inspizient Aufklärer an BMVtdg Fü L II 1 vom 23.12.1958.

¹⁷³ Ebd., Inspizient Jabo an BMVtdg Fü L II 5 vom 08.11.1958.

¹⁷⁴ AIRCENT - Allied Air Forces Central Europe.

¹⁷⁵ BArch-MA BL 1/222, Bericht über die Besprechung durch BMVtdg Fü L II 4 vom 27.02.1959.

¹⁷⁶ Ebd., BMVtdg Stv InspL an Chef des Stabes der italienischen Luftwaffe vom 10.04.1959.

¹⁷⁷ Ebd., BMVtdg W II 6 an Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung vom 21.03.1959.

¹⁷⁸ Ebd., Vgl. BMVtdg Fü L II vom 11.06.1959. Die primäre Rolle „Close Air Support“ sollte durch Jabo-Einsätze, Aufklärungseinsätze und bewaffnete Aufklärung durchgeführt werden. Eine fliegende Staffel mit 20 Einsatzluftfahrzeugen sollte sich in ein Führungselement, drei Schwärme, eine Technische Gruppe, eine Fernmeldegruppe und einen motorisierten Bildzug gliedern.

¹⁷⁹ Ebd., BMVtdg InspL an den Bundesverteidigungsminister vom 04.08.1959.

Erfüllung der Forderung nach kürzeren Startstrecken erschwert. Sollte die Gewichtszunahme jedoch in Kauf genommen werden, dann sollte eine notwendige Weiterentwicklung doch auch gleich die Nachteinsatzfähigkeit einbeziehen, was wiederum einen Zweisitzer notwendig werden ließe.¹⁸⁰

Gegenüber SHAPE bekräftigte Fü L II 4, dass die Luftwaffe grundsätzlich an einer Weiterentwicklung der G-91 interessiert sei und das Waffensystem nicht nur auf eine bestimmte Rolle festlegen wolle. Es wurde nochmals der Standpunkt von November 1958 bekräftigt, dass keine verschiedenen Typen gebaut werden sollen, sondern nur die G-91 R/3 als Basisversion. Die Ausführung der verschiedenen Rollen sollte durch eine unterschiedliche Ausrüstung des Luftfahrzeugs gewährleistet werden.

Unterschiedliche Planungen bei der NATO und im Führungsstab der Luftwaffe zur Verwendungsdauer der G-91 sahen vor, dass SHAPE die Ablösung der G-91 bereits ab 1964 plante, wohingegen die Luftwaffe ihr letztes Geschwader zu diesem Zeitpunkt gerade erst aufgestellt haben würde.¹⁸¹

Im Sommer 1960 wurden die ersten Luftfahrzeuge wie geplant an Deutschland ausgeliefert und von der Firma Fiat die Genehmigung zum Lizenzbau von 232 Luftfahrzeugen gekauft.¹⁸² Der Verteidigungsminister wurde am 30. März 1960 darüber informiert, dass die ersten drei Einsitzer im Juli 1960 und bis April 1961 insgesamt 50 Einsitzer ausgeliefert sein würden. Die Lieferung der Doppelsitzer sollte im Mai 1961 beginnen und mit dem 20sten Luftfahrzeug im Juli 1961 beendet sein. Zum 1. Juli 1960 sollten die Aufklärungsgeschwader 53 und 54 aufgestellt und die waffensystemspezifische Ausbildung am 1. Oktober 1960 begonnen werden.¹⁸³

Die ersten G-91 aus deutscher Lizenzproduktion wurden dann tatsächlich erst am 16.10.1961 an die Luftwaffe übergeben.¹⁸⁴

In den nächsten drei Jahren musste die Auslieferung offenbar ins Stocken geraten sein. Fü L IV berichtete am 2. Dezember 1963 über eine ernstliche Gefährdung der Ausbildung des Nachwuchses, der Umschulung, der Auffüllung und Neuaufstellung von Geschwadern und der Einsatzbereitschaft der Verbände in bestimmten Bereichen. Dies sei u.a. auch bedingt durch technische Unzulänglichkeiten, sowie Mängel an Triebwerk, Fahrwerk und Cockpit.¹⁸⁵

Der einzige bis dahin ausgestattete Verband war die Waffenschule 50, die lediglich einen monatlichen Nutzungsfaktor von 10 Flugstunden pro Luftfahrzeuge vorwies. Dies hatte weitreichende Folgen für die Ausbildung. Vor Mitte 1965 wurde keine Besserung erwartet, da die Ausbildungsvorhaben 1964 und 1965 nicht wie geplant durchführbar waren.¹⁸⁶ Eine mögliche Lösung der Ausbildungsproblematik sollte die Übernahme der taktischen Ausbildung von jährlich 55 Luftfahrzeugführern durch die US Air Force sein. Diese Bitte des Führungsstabs der Luftwaffe wurde jedoch letztlich am 20. November 1964 durch das Hauptquartier der US Air Force endgültig abgelehnt.¹⁸⁷

¹⁸⁰ BArch-MA BL 1/222, Inspizient Aufklärer vom 13.10.1959.

¹⁸¹ Ebd., BMVtdg Fü L II 4 an SHAPE vom Oktober 1959 und BMVtdg Fü L V 4 vom 09.10.1959.

¹⁸² Ebd., BMVtdg Fü L II 4 vom 12.02.1960.

¹⁸³ Ebd., BMVtdg Fü L I und Fü L II 4 an Bundesminister der Verteidigung vom 30.03.1960.

¹⁸⁴ Vgl: Lemke, Bernd: Konzeption und Aufbau der Luftwaffe, S. 360.

¹⁸⁵ BArch-MA BL 1/906, BMVg Fü L IV vom 01.12.1963.

¹⁸⁶ Ebd., vgl. BMVg Fü L V 2 vom 06.01.1964 und BMVg Fü L IV, Vortragsnotiz an InspL vom 20.01.1964. BMVg Fü L IV 2 berichtete, dass die Zahl der Flugschüler von 96 auf 58 reduziert und die Flugstunden in der Ausbildung von 80 auf 40 gekürzt werden müssen. Für 1965 sollte die Zahl der Flugschüler sogar von 120 auf 58 reduziert werden. Es wurde vorgeschlagen, die Fortgeschrittenenausbildung auf der T-33 anstelle der G-91 durchzuführen.

¹⁸⁷ BArch-MA BL 1/906, Vortragsnotiz BMVg Fü L II an InspL vom 09.06.1965.



Abb.: Die ersten FIAT G-91 beim LeKG 42 in Pferdsfeld (2. Mai 1966)

Bedingt durch Schwierigkeiten in der Navigationsausrüstung musste die Umrüstung der G-91 von 1964 auf das Jahr 1966 verschoben werden. Der Verteilungsplan für die Jagdbombergeschwader 35, 41, 42 und 43,¹⁸⁸ das Leichte Kampfgeschwader 44 sowie die Waffenschule der Luftwaffe 50 und die Erprobungsstelle des Bundesamtes für Wehrtechnik und Beschaffung sah insgesamt 115 Luftfahrzeuge G-91, davon 83 G-91/R3 (Einsitzer) und 32 G-91/T3 (Doppelsitzer) vor.¹⁸⁹



Abb.: FIAT G-91 beim LeKG 44 in Leipheim

Die Umrüstungsplanung der Jagdbombergeschwader 42 und 43 geriet nochmals in Gefahr¹⁹⁰ durch die Aktion „Feierabend“ (Verkauf von 40 Luftfahrzeugen G-91/R4 an Portugal)¹⁹¹ und die Überführung von 40 F-86 SABRE 6 nach Persien. Die Umrüstung dieser Verbände begann schließlich am 1. Juni 1966. Beide Verbände sollten bis Sommer 1967 mit beiden Staffeln voll

¹⁸⁸ Ab Mai 1967 waren alle G-91-Kampfverbände einheitlich in Leichte Kampfgeschwader umbenannt.

¹⁸⁹ BArch-MA BL 1/4519, BMVg Fü L III vom 30.08.1965 (Blauer Brief Nr. 15).

¹⁹⁰ Ebd., BMVg Fü L III 3 vom 31.01.1966. Wegen der Überführung der F-86 SABRE 6 sowie der G-91 nach Portugal waren die für die eigene Umrüstung benötigten Luftfahrzeugführer anderweitig gebunden. Zudem wurde für diese Aktion technisches Gerät bereitgestellt, das dann ebenfalls bei der Umrüstung fehlte.

¹⁹¹ Vgl. Lemke, Bernd: Konzeption und Aufbau der Luftwaffe, Seite 384. Eigentlich waren insgesamt 50 FIAT G-91 / R4 als Militärhilfe der USA für Griechenland und die Türkei vorgesehen. Aufgrund der Auseinandersetzungen beider Staaten übernahm Deutschland diese Muster und gab 40 Luftfahrzeuge an Portugal weiter.

einsatzbereit sein.¹⁹² Das Leichte Kampfgeschwader 41 in Husum erreichte am 18. Juni 1967 die 25.000ste Flugstunde auf der G-91.¹⁹³ Am 20. Dezember 1967 verfügte die Luftwaffe schließlich über insgesamt 314 Luftfahrzeuge G-91/R3 und 37 Luftfahrzeuge G-91/T3.¹⁹⁴



Abb.: FIAT G-91 im Formationsflug

Mit dem Kampfflugzeug FIAT G-91 erhielt die Luftwaffe ein zuverlässiges und robustes Waffensystem, das den eigenen und den NATO-Forderungen der damaligen Zeit entsprach. Die rasante Entwicklung in der Flugzeugtechnik und die Veränderungen der operationellen Forderungen an fliegende Waffensysteme in den 1970er Jahren beendeten allerdings die Nutzungsdauer in der Luftwaffe frühzeitig. Das Waffensystem FIAT G-91 wurde in der Luftwaffe Anfang der 1980er Jahre vom ALPHA JET abgelöst.

4.6.3 Beschaffung und Einführung der RF-4E PHANTOM

Im Oktober 1966 kündigte der Bundesminister der Verteidigung den Kauf von weiteren Kampfflugzeugen in den USA an. Hintergrund dafür waren die Verluste der F-104G STARFIGHTER, der Devisenbedarf der USA für den Unterhalt ihrer Truppen in Westdeutschland und die stärkere Ausrichtung auf konventionelle Fähigkeiten. Die Luftwaffe hatte mit der Beschaffung des STARFIGHTER auch eine Aufklärerversion (RF-104G) beschafft, deren Aufklärungsmittel jedoch weder allwetter- noch nachtfähig war. Mit dem Wechsel der NATO-Doktrin hin zur „Flexible Response“ und der damit verbundenen abgestuften Reaktion auf feindliche Angriffe wurde deshalb ein leistungsstärkeres Aufklärungsflugzeug erforderlich. Darüber hinaus begannen im Jahr 1966 bereits generelle Planungen im Führungsstab der Luftwaffe für eine Umrüstung der Luftangriffs- und Jagdverbände.

Der Inspekteur der Luftwaffe beauftragte Ende März 1966 die Vorlage einer taktisch-technischen Forderung zur Nachfolgeregelung der Flugzeugmuster FIAT G-91 und F-104G. In diesem Zusammenhang bezeichnete er die F-4 PHANTOM der Firma McDonnell Douglas als ein brauchbares Flugzeug, das aber einen zu hohen technischen Personalbedarf erfordere und bekundete einige Tage später sein Interesse an der französisch-britischen Entwicklung JAGUAR. Nach einem Besuch in Frankreich wies er Ende Juli 1966 seine Experten an, sich über dieses Luftfahrzeug zu informieren, auch wenn es für ihn nicht mehr in Frage käme.¹⁹⁵

Am 10. August 1966 legte der Führungsstab der Luftwaffe dem Minister seine Vorschläge für eine Konzeption und Umrüstung der Luftangriffs- und Jagdverbände für die Jahre nach 1970 vor. Eine

¹⁹² BArch-MA BL 1/4519, BMVg Fü L III 3 vom 08.02.1966.

¹⁹³ BArch-MA BL 1/14667, Adjutant InspL an BMVg Fü L II 6 vom 21.02.1968.

¹⁹⁴ BArch-MA BL 1/4754, BMVg Fü L IV 3 vom 20.12.1967.

¹⁹⁵ BArch-MA BL 1/14707, Tagebuch InspL vom 29.03., 07.04. und 21.07.1966.

weitere Vorlage, die dem Minister für Ende Oktober angekündigt worden war, hatte der Inspekteur der Luftwaffe, Generalleutnant Steinhoff, für den 2. Dezember 1966 angewiesen. Am 22. November 1966 schlug der Inspekteur dem Minister vor, die Gesamtkonzeption der Luftwaffe für die 1970er Jahre erst im Frühjahr 1967 vorzulegen, da erst dann alle Ergebnisse der von ihm in Auftrag gegebenen Studien vorlägen. Für den ursprünglichen Termin im Dezember wollte er jedoch bereits einen Sachstandsbericht zur PHANTOM F-4E vorlegen. Diese Planungen teilte Generalleutnant Steinhoff dem Minister unmittelbar mit und beteiligte den Staatssekretär, den Generalinspekteur und den Hauptabteilungsleiter II nur nachrichtlich.¹⁹⁶

Im Februar 1967 reiste der Inspekteur der Luftwaffe auf Einladung der US Air Force nach Nebraska. Dort hatte er die Gelegenheit, die PHANTOM zu fliegen und einen persönlichen Eindruck von diesem Luftfahrzeug zu gewinnen. Zudem hatten einige Kommandeure von Einsatzverbänden der Luftwaffe die Möglichkeit, die PHANTOM in Großbritannien zu fliegen; sie kamen offenbar auch zu einem positiven Ergebnis.¹⁹⁷

Im April 1967 machte der Inspekteur nochmals deutlich, dass eine Entscheidung zum zukünftigen Konzept der Luftwaffe dringend erforderlich sei und eine Entscheidung zum Nachfolgemodell für die FIAT G-91 und die F-104G noch im Sommer 1967 fallen müsse.¹⁹⁸ Ende Oktober 1967 hat er sich offensichtlich auf die F-4 PHANTOM als Nachfolgemuster festgelegt. Er gab die Anweisung, dass um die Entscheidung für die F-4 gekämpft werden sollte, da die Aufklärung um jeden Preis verbessert werden müsste. Die Arbeiten zur Einführung lagen im Schwerpunkt bei FÜ L I 4.¹⁹⁹ Die Konsequenzen bei Nicht-Einführung der F-4 aufgrund fehlender Haushaltsmittel wurden im Weiteren deutlich herausgestellt bis hin zu der Absicht, eine verbesserte Version der RF-104G zu beschaffen, um die zwingend erforderliche Nachtaufklärungsfähigkeit der Luftwaffe zu ermöglichen.²⁰⁰

Aus logistischer Sicht war das Vorliegen einer deutschen Dokumentation für die F-4 von entscheidender Bedeutung. So warnte FÜ L IV in einem Aktenvermerk am 30. November 1967:

„Ich darf nochmals darauf hinweisen, dass sich in der ‚F-104-Krise‘ gezeigt hat, dass sowohl das Fehlen einer deutschen Dokumentation als auch eine nicht abgeschlossene Kodifizierung Faktoren sind, die die Flugsicherheit bestimmen. [...] Ich muss auch darauf hinweisen, dass Mitte 1966 der damalige Inspekteur der Luftwaffe [...] erklärt hat, dass das Vorliegen einer deutschen Dokumentation [...] für jedes künftige Waffensystem unabdingbar ist.“

Die Logistik, so die Folgerung, benötige einen Liefertermin der drei Jahre nach Vertragsabschluss liege. FÜ L IV schlug daher vor, ein Alternativangebot mit einer Lieferzeit ab Mitte 1971 einzuholen.²⁰¹

Der im Führungsstab der Luftwaffe erarbeitete Vorschlag sah nun die Umrüstung beider Aufklärungsgeschwader der Luftwaffe von der RF-104G STARFIGHTER auf die RF-4E PHANTOM vor. Bei diesem Luftfahrzeugmuster handelte es sich um eine - durch die Luftwaffe initiierte - verbesserte Version der RF-4C der US Air Force (mit Tiefflugkontroll- und Bodenbilddarstellungsradar, Radarhöhenmesser, Trägheitsnavigationsanlage, vier Kamera-Stationen im sichtbaren und im Infrarotbereich sowie einem allwetter- und abstandsfähigen Seitensicht radar), die später noch in viele weitere Länder exportiert wurde.

¹⁹⁶ BArch-MA BL 1/14666, BMVg InspL an Minister vom 22.11.1966 (Konzeption der Luftwaffe und Realisierbarkeitsuntersuchung F-4E).

¹⁹⁷ Vgl. Jahnke, Ralf, RF-4E Ph. II, 1970-1981, S. 16, in: F-40 - Die Flugzeuge der Bundeswehr, Rinteln 2000.

¹⁹⁸ BArch-MA BL 1/14707, Tagebuch InspL v. 07.04.1967.

¹⁹⁹ BArch-MA BL 1/14707, Tagebuch InspL vom 31.10.1967.

²⁰⁰ Ebd., Tagebuch InspL vom 15.11.1967.

²⁰¹ BArch-MA BL 1/12747, BMVg FÜ L IV, Aktenvermerk an StvInspL vom 30.11.1967.

In den ersten drei Monaten des Jahres 1968 fand ein intensiver Schriftverkehr zwischen dem Inspekteur der Luftwaffe und der Leitung des Ministeriums statt, um auf die bestehende Aufklärungslücke hinzuweisen und die PHANTOM als Nachfolgemuster zu empfehlen. Ebenso trug der Inspekteur am 23. Januar 1968 vor dem Verteidigungsausschuss des Deutschen Bundestages zu dieser Thematik vor.²⁰² Die Argumentation des Inspektors war dabei, dass die deutschen Aufklärungsmöglichkeiten ohne Nacht- und Schlechtwetter-Aufklärung nicht mehr den durch Wechsel der Doktrin bedingten Aufklärungsanforderungen der NATO entsprächen. Zur Schließung der Lücke kämen nur die Beschaffung der RF-4E oder der RF-104G in Betracht, wobei die PHANTOM die operationell beste Lösung sei, um die Aufklärungslücke schnell und optimal zu schließen. Unterfüttert mit weiteren Argumenten gegen die RF-104G hatte der Inspekteur der Luftwaffe eine klare Stellungnahme für die Beschaffung der RF-4E abgegeben.²⁰³

Nachdem Mitglieder des Verteidigungsausschusses bei einem Besuch der Firma Entwicklungsring Süd GmbH in Manching den Eindruck gewonnen hatten, dass die PHANTOM zu teuer würde, bat der Staatssekretär am 12. März 1968 den Führungsstab der Luftwaffe um eine Stellungnahme zur Notwendigkeit des Aufbaus eines sehr teuren logistischen Systems für den Fall der Anschaffung der PHANTOM.²⁰⁴ Die Skepsis von einigen Abgeordneten zur Beschaffung der RF-4E könnte damals jedoch auch noch andere Gründe gehabt haben. So schreibt „Der Spiegel“ 1968:

„Die ‚Phantom-Millionen‘ fließen nahezu ausschließlich in die USA, von Starfighter-Millionen hingegen blieben 60 Prozent im Lande; denn die Aufklärer-Starfighter könnten von der deutschen Flugzeugindustrie in Lizenz gefertigt werden.“²⁰⁵

Im Fortgang des Entscheidungsprozesses trafen im Laufe des April 1968 beim Führungsstab der Luftwaffe gegenteilige Stellungnahmen der Rüstungs-Abteilung und des Führungsstabs der Marine ein. Am 11. Mai 1968 wurde beim Minister ein Vortrag zur Beschaffung des Waffensystems PHANTOM gehalten. Der Minister folgte der Empfehlung des Inspektors der Luftwaffe und entschied sich für die Beschaffung der RF-4E.

Nach dieser Entscheidung war der Juni 1968 beim Führungsstab der Luftwaffe geprägt von der Überzeugungsarbeit bei Abgeordneten des Deutschen Bundestages. So fanden in diesem Monat u.a. Vorträge vor Bundestagsausschüssen, Arbeitskreisen der Parteien und Fraktionen sowie Vorträge und Diskussionen im Verteidigungsausschuss statt.

Man war sich der Zustimmung zur Beschaffung offenbar so sicher, dass bereits am 7. November 1968 ein diesbezüglicher Vertrag zwischen dem deutschen und dem amerikanischen Verteidigungsministerium geschlossen wurde.²⁰⁶ Der Verteidigungsausschuss stimmte der Beschaffung der RF-4E schließlich am 24. Oktober und der Haushaltsausschuss am 14. November 1968 zu.²⁰⁷ Bereits am 29. November 1968 wurde dann die Ergänzung Nr.1 zum Beschaffungsvertrag zur Lieferung von 88 Luftfahrzeugen im Parlament gebilligt, der Vertragswert betrug rund 2 Mrd. DM.

Die Aufteilung der Verantwortlichkeiten bei der Beschaffung und Einführung der RF-4E PHANTOM innerhalb des Führungsstabs der Luftwaffe zeigt, wie umfassend dieser in das Projekt involviert war:

²⁰² Ebd., BMVg FÜ L I vom 28.01.1969, Zusammenstellung der Arbeiten im Zusammenhang mit der PHANTOM-Vorlage Lw 1967-1968. Am 23.01.1968 trug InspL dem Verteidigungsausschuss vor, am 01.03.1968 schrieb InspL an GenInspBw und am 12.03.1968 an StS. Der StS beauftragte am 22.03.1968 FÜ L mit einer Sondervorlage, die am 29.03.1968 an StS und am 05.04.1968 an GenInspBw ging.

²⁰³ BArch-MA BL 1/14667, BMVg FÜ L an Minister, Entwurf vom Februar/März 1968, Argumentation InspL.

²⁰⁴ BArch-MA BL 1/12747, Büro StS an AbtLtr W vom 12.03.1968.

²⁰⁵ Vgl. Der Spiegel, Nr. 21/1968, S.31.

²⁰⁶ Vgl. Preußische Allgemeine Zeitung vom 17.05.2008, Artikel „McDonnell Douglas RF-4E: Vor 40 Jahren fiel im Bundesverteidigungsministerium die Wahl auf die Phantom.“

²⁰⁷ BArch-MA BL 1/12747, BMVg FÜ L I vom 28.01.1969, Zusammenstellung der Arbeiten im Zusammenhang mit der PHANTOM-Vorlage Lw 1967-1968.

- FÜ L I war für die grundlegenden militärischen Forderungen und FÜ L I 4 insbesondere für die abschließende Konfiguration des Flugzeugmusters zuständig.
- FÜ L II sollte die Ausbildung der fliegenden Besatzungen sowie des technischen Personals regeln.
- FÜ L III 3 zeichnete für das operationelle Konzept verantwortlich.
- FÜ L IV war mit logistischen Grundsatzfragen und der logistischen Führung betraut.²⁰⁸

Da die RF-4E ein Doppelsitzer war, musste nun zusätzlich zum Luftfahrzeugführer als zweites Besatzungsmitglied ein Kampfbeobachter (KBO) - heute als Waffensystemoffizier (WSO) bezeichnet - eingesetzt werden. Diese Besetzung ordnete der Inspekteur als vorrangig vor allen anderen Dienstpostenbesetzungen in der Luftwaffe an. Er entschied, dass zunächst hauptsächlich 32 Luftfahrzeugführer aus dem Überhang der G-91-Besatzungen sowie freiwillige F-104G-Piloten als Kampfbeobachter für die RF-4E unter Beibehaltung ihres Status als Luftfahrzeugführer herangezogen werden sollten. Das Ausbildungsprogramm (Undergraduate Navigator Training in Mather Air Force Base/USA) sollte von Januar bis August 1970 für insgesamt acht Lehrbesatzungen stattfinden, die Lehrgänge für die weiteren fast 100 Kampfbeobachter sollten dann ab April 1970 bei der Waffenschule 50 in Fürstenfeldbruck folgen.²⁰⁹

Aus dem Führungsstab der Luftwaffe reiste eine Delegation des Referats FÜ L I 4 im Juli 1969 in die USA zur „Ogden Air Material Area“ (Utah), um die detaillierte Spezifizierung der RF-4E für Deutschland und das Flugerprobungsprogramm abzusprechen. Dabei hatte die Abordnung des Referats der mündlichen Weisung des Inspektors zu folgen, keine „Germanisierung“ der RF-4E vorzunehmen.²¹⁰

Am 14. November 1969 teilte FÜ L II 8 mit, dass die Ausbildung von 111 Flugzeugführern für die RF-4E in der Shaw Air Force Base/USA im Jahr 1970 beginnen könnte.²¹¹

Ende 1969 kristallisierten sich unverhofft unterschiedliche Auffassungen zwischen der US Air Force und der Luftwaffe in Bezug auf die Gewährleistung der zu beschaffenden RF-4E heraus. Aus verwaltungstechnischen Gründen wurde zunächst nur der Kauf von 88 Luftfahrzeugen in Auftrag gegeben. Dabei kaufte die US Air Force im Auftrag der US-Regierung die RF-4E von der Firma McDonnell Douglas für die Luftwaffe. Die US Air Force wollte jedoch keine Gewährleistung für die Dokumentation der Luftfahrzeuge übernehmen, wie die Luftwaffe dies forderte. Die US Air Force hatte die RF-4E zusammen mit der F-4E 1966 der Luftwaffe als rein amerikanisches Flugzeug zum Kauf angeboten, auch wenn es in die amerikanischen Streitkräfte selber nicht eingeführt wurde. Nun wurde offensichtlich versucht, eine Art „Germanisierung“ zu unterstellen, um die Gewährleistung für ein ursprünglich amerikanisches Flugzeug nicht übernehmen zu müssen. Der Systembeauftragte für das Waffensystem (SBWS) RF-4E hatte den Inspekteur der Luftwaffe über die auftretenden Schwierigkeiten ständig zu unterrichten.²¹²

²⁰⁸ BArch-MA BL 1/12750, Headquarter Military Assistance Advisory Group Germany an FÜ L SBWS RF-4E v. 10.02.1969.

²⁰⁹ Vgl. BArch-MA BL 1/12753, BMVg FÜ L II 5 an HöhKdoBehLw / KdoBehLw vom 05.08.1969 und Jahnke, Ralf, RF-4E Phantom II, 1970-1981, S. 19.

²¹⁰ Vgl. BArch-MA BL 1/12753, BMVg FÜ L I 4 vom 23.07.1969, Bericht über Dienstreise zur „Ogden Air Material Area“ vom 08.-10.07.1969.

²¹¹ Ebd., BMVg FÜ L II 8 an LwA vom 14.11.1969.

²¹² Ebd., BMVg FÜ L, SBWS RF-4E an BWB LG I 2 vom 12.12.1969, Anlage 1, Ergebnisniederschrift 6. Sitzung Arbeitsgruppe RF-4E am 13.11.1969.



Abb.: RF-4E der Luftwaffe in der Erprobung

Zur Umrüstung der definierten STARFIGHTER-Verbände auf die RF-4E wurden die Aufklärungsgeschwader 51 in Bremgarten und 52 in Leck vorgesehen. Der Zulauf der neuen Luftfahrzeuge beim Aufklärungsgeschwader 51 sollte ab Dezember 1970, die Aufnahme des Flugbetriebs zum Februar 1971 beginnen. Die volle Einsatzbereitschaft war für den Februar 1972 vorgesehen. Der Luftfahrzeugzulauf und der Beginn des Flugbetriebs beim Aufklärungsgeschwader 52 waren für den Oktober 1971 geplant, die volle Einsatzbereitschaft sollte dort ab Oktober 1972 erreicht werden.²¹³

Anfang 1970 gab es quantitative Probleme bei der Ausbildung des technischen Personals für die RF-4E. Fü L II 5 wies deshalb das Luftwaffenamt an, dass die Bereitstellung dieses Personals Priorität gegenüber allen anderen Vorhaben habe.²¹⁴

Am 22. Oktober 1970 wurden im Beisein des Inspektors der Luftwaffe, Generalleutnant Steinhoff, des Systembeauftragten für das Waffensystem RF-4E, Brigadegeneral Hohagen, und weiterer Mitarbeiter des Führungsstabs der Luftwaffe die ersten drei RF-4E in St. Louis an die Luftwaffe übergeben. General Steinhoff flog dabei selbst vor Ort das erste deutsche Luftfahrzeug.

Die ersten RF-4E landeten schließlich am 20. Januar 1971 im Beisein des neuen Inspektors der Luftwaffe, Generalleutnant Rall, auf dem Fliegerhorst Bremgarten.²¹⁵ Die Umrüstung des Aufklärungsgeschwaders 51 begann somit leicht verspätet im Januar 1971, die des Aufklärungsgeschwaders 52 jedoch termingerecht im September 1971.

²¹³ Ebd., BMVg Fü L, SBWS RF-4E vom 09.12.1969. Das AG 51 und das AG 52 sollten jeweils 36 Lfz, die TSLw 1 und die Erprobungsstelle 1 sollten je 2 Lfz erhalten; 12 Lfz sollten für die Kreislaufreserve vorgehalten werden. Tatsächlich gingen aber auch die Lfz für die TSLw und die Kreislaufreserve an die beiden Geschwader. Siehe auch: Jahnke, Ralf: RF-4E Phantom II, 1970-1981, S. 18.

²¹⁴ BArch-MA BL 1/12754, BMVg Fü L II 5 an LwA vom 12.05.1970.

²¹⁵ Jahnke, Ralf: RF-4E Phantom II, 1970-1981, S. 24-25.

Nutzung und Ausphasung des Waffensystems RF-4E

Die RF-4E hat während ihres Einsatzes bei der Luftwaffe bezüglich ihrer originären Aufgabe kein Verbesserungsprogramm erhalten. Die Kampfwertsteigerung bezog sich lediglich auf die Übernahme einer „Zweitrolle“ als Jagdbomber. Ab November 1979 wurde in das Luftfahrzeug eine Bombenabwurfanlage mit dem schon zu diesem Zeitpunkt für die F-4F eingeführten Dreifachlastträger integriert. Zur elektronischen Kampfführung rüstete man einen Stör- und Täuschsender und eine Selbstschutzanlage ein, die Radarwarnanlage wurde erneuert.



Abb.: RF-4E des Aufklärungsgeschwaders 51

Mitte der 1980er Jahre begannen im Führungsstab der Luftwaffe Überlegungen, das bisher in seiner Erstrolle noch unveränderte Waffensystem RF-4E einer Hochrüstmaßnahme (Kampfwert-erhaltung/KWE) zu unterziehen. Das Interesse der deutschen Industrie, ein bewährtes amerikanisches Aufklärungsflugzeug am Leben zu erhalten, war jedoch offensichtlich sehr begrenzt. Nach der deutschen Wiedervereinigung entstand ein enormer Druck, den Verteidigungshaushalt zu kürzen; angesichts der gestiegenen Auftragslage der Streitkräfte ein schwer zu realisierendes Unterfangen. Im Jahr 1991 empfahl der Führungsstab der Luftwaffe, das Kampfwert-erhaltungs-Programm zu stoppen und die RF-4E außer Dienst zu stellen. Das Aufklärungsgeschwader 51 „I“ in Bremgarten beendete den Flugbetrieb mit der RF-4E im Dezember 1992, das Aufklärungsgeschwader 52 in Leck folgte im Dezember 1993. Am Standort Jagel wurde das Marinefliegergeschwader 1 außer Dienst gestellt und ein neues Aufklärungsgeschwader 51 „Immelmann“ der Luftwaffe mit dem Waffensystem TORNADO aufgestellt.

Von den 88 Luftfahrzeugen RF-4E gingen während der 23 Nutzungsjahre insgesamt 14 Luftfahrzeuge durch Totalverlust/Unfall verloren. Ein Luftfahrzeug fand den Weg in das Luftwaffenmuseum der Bundeswehr in Gatow. Die übrig gebliebenen 73 Luftfahrzeuge wurden von den NATO-Partnern Türkei (46) und Griechenland (27) übernommen und befinden sich dort in unterschiedlichen Rollen immer noch im Einsatz.

4.6.4 Einführung der BELL UH-1D

Als erste Hubschrauber hatte die Bundeswehr ab Ende 1956 zunächst die BELL 47G-2 und die BRISTOL 171 Sycamore und ab 1959 die ALOUETTE II sowie die SIKORSKY S-58 beschafft. Diese Hubschrauber waren in der Luftwaffe hauptsächlich zur Schulung bei der Flugzeugführerschule in Memmingen und später auch bei der Flugzeugführerschule S in Faßberg eingesetzt. Die SIKORSKY S-58 und die BRISTOL 171 Sycamore kamen zudem auch zur Luftrettung und als Verbindungshubschrauber zum Einsatz. Ab Mitte der 1960er Jahre stellte die Bundeswehr dann Überlegungen zur Beschaffung eines neuen, leichten wie mittelschweren, Transporthubschraubers an.



Abb.: Vorgängerversion ALOUETTE

Bevor jedoch der Verteidigungsausschuss des Deutschen Bundestages über eine Beschaffung entscheiden konnte, musste zunächst der bevorzugte Hubschraubertyp gefunden werden. So wurden für den leichten Transporthubschrauber die BELL UH-1D sowie die SIKORSKY S 61 R zur Auswahl gestellt. Der Führungsstab der Luftwaffe Referat Fü L II 5 wies daraufhin das Luftwaffenamt am 12. Juni 1964 an, die Flugzeugführerschule „S“, Ausbildungsgruppe Faßberg, auf die Durchführung von Truppenversuchen mit diesen beiden Typen einzustellen.²¹⁶

Ohne dass bereits einer der beiden Hubschraubertypen ausgewählt worden wäre, wurde parallel die Ausbildung der Hubschrauberführer und Mechaniker geplant. Dies musste auch deshalb so früh erfolgen, weil z.B. die Ausbildung der Hubschrauberführer etwa 2 ½ Jahre dauerte. Das Referat Fü L IV wies darauf hin, dass eine sinnvolle Ausbildung nur dann erfolgen kann, wenn die Aufstellung der geplanten Staffeln über einen längeren Zeitraum gestreckt wird. Es wurde daher empfohlen, die Aufstellung zusätzlich zu den bereits bestehenden Staffeln zu vollziehen. Die Ausbildungskapazität für Hubschraubermechaniker sei allerdings derzeit an der Technischen Schule der Luftwaffe 3 in Faßberg bereits durch die Lehrgänge für SIKORSKY und ALOUETTE erschöpft.²¹⁷

Konkrete Planungsangaben erhielt der Führungsstab der Luftwaffe schließlich im Oktober 1964 nach einer Besprechung beim Staatssekretär, an der auch der Inspekteur der Luftwaffe teilgenommen hatte. Dabei wurde nochmals bestätigt, dass zwar der Bedarf sowohl für einen leichten als auch für einen mittleren Transporthubschrauber anerkannt wurde, die Beschaffung des mittleren Transporthubschraubers jedoch zunächst zurückgestellt werden sollte. Für diese Entscheidung müssen bereits die ersten Erprobungsergebnisse aus Faßberg vorgelegen haben, denn es schrieb der Stellvertreter des Inspektors der Luftwaffe am 17. Oktober 1964 an seine Unterabteilungsleiter:

²¹⁶ BArch-MA BL 1/12013, BMVg Fü L II 5 an LwA vom 12.06.1964.

²¹⁷ Ebd. BMVg Fü L IV an Fü L III vom 15.06.1964.

„Auf Grund der von allen Beteiligten anerkannten positiven Erprobungsergebnisse des Musters [BELL] UH-1D wurde eine baldige Beschaffung dieses Typs angeordnet“.

Der Luftwaffe wurde für die folgende Bearbeitung die Federführung übertragen und FÜ L III beauftragt, einen Ablaufplan für die Ausbildung, die Aufstellung von Staffeln und die Lieferung der Hubschrauber zu erarbeiten. Als Grundlage für die weiteren Berechnungen wurde von einer Ausstattung mit ca. 300 Hubschraubern für die Bundeswehr ausgegangen, ohne dass jedoch bereits Verhandlungen mit der amerikanischen Firma Bell stattgefunden hätten. Die erste Bearbeitungsphase sollte bis zum 3. November 1964 abgeschlossen sein, da der Minister an diesem Tag mit einer Delegation in die USA reiste und die entsprechenden Unterlagen mitnehmen wollte.²¹⁸

Der Schlussbericht der Auswählerprobung fiel schließlich, wie sich dies bereits angedeutet hatte, zu Gunsten der BELL UH-1D aus: „Insgesamt kann aufgrund der ziemlich umfangreichen Untersuchungen festgestellt werden, dass das Muster BELL UH-1D überdurchschnittlich gute Steuerungs- und Stabilitätseigenschaften hat“. Allerdings konnten entsprechende Leistungen bei der SIKORSKY S-61-R nicht geprüft werden, da die US Air Force den Einbau von Messgeräten nicht zuließ.²¹⁹

Bereits einige Tage später legte FÜ L IV 3 die Zeitpläne für die Auslieferung und die Ausbildung vor. Gegenüber den Planungsdaten von Anfang Oktober 1964 ging man nun von 406 zu beschaffenden UH-1D aus.²²⁰ Die ersten Hubschrauber sollten ab Januar 1966 an die Technische Schule der Luftwaffe 3 zur Ausbildung übergeben und die restlichen bis 1969 ausgeliefert werden.

Die Ausbildung der Fluglehrer musste demnach bereits im April 1965 beginnen. Die ersten 50 Auszubildenden des technischen Personals sollten ab dem vierten Quartal 1965 ihre Ausbildung an der Technischen Schule der Luftwaffe 3 beginnen. Insgesamt sollten während der Auslieferungsjahre rund 1.800 Techniker ausgebildet werden.²²¹

Am 17. März 1965 nahm der Inspekteur der Luftwaffe an der Sitzung des Verteidigungsausschusses zur Entscheidung über die BELL UH-1D teil, die zum endgültigen Beschluss am 1. April 1965 zur Einführung durch das Bundesministerium der Verteidigung führte.²²²

Die Aufgabe der Koordinierung der weiteren Arbeitsschritte zur Einführung der BELL UH-1D wurde nun durch den Führungsstab der Luftwaffe an das Luftwaffenamt übertragen. So sollten alle Fragen im Zusammenhang mit der Umrüstung in einer Arbeitsgruppe unter der Leitung des „Inspizienten Kampfverbände Luftwaffe“ im Luftwaffenamt behandelt werden, deren Arbeitsfähigkeit zum 10. Mai 1965 hergestellt werden sollte. Der Führungsstab der Luftwaffe erteilte jedoch weiterhin die Weisungen und war zu Fragen von Einsatz, Organisation, Ausbildung und Versorgung der Hubschrauberverbände stets zu beteiligen.²²³

In ihrem 1. Zwischenbericht von Ende Juli 1965 bewertete die Arbeitsgruppe die 1964 vorgenommene Verteilung der UH-1D aufgrund veränderter Rahmenbedingungen als überholt und schlug nun die Aufstellung von jeweils drei Staffeln bei den Lufttransportgeschwadern 64 und 65 vor.²²⁴

Die Zusammenarbeit zwischen der Arbeitsgruppe im Luftwaffenamt und dem Führungsstab der Luftwaffe verlief jedoch nicht immer reibungslos. Dem Führungsstab wurde die Arbeitsgruppe

²¹⁸ Ebd. StvInspL an UAbtLtr FÜ L III vom 17.10.1964.

²¹⁹ BArch-MA BL 1/4849, Erprobungsstelle 61 vom 20.10.1964 (Schlussbericht Auswählerprobung).

²²⁰ Vgl. Jahrbuch der Luftwaffe, Folge 2 1965, hrsg. von Neher, Kurt, S. 204.

²²¹ BArch-MA BL 1/12013, BMVg FÜ L IV 3 an FÜ L IV 1 vom 28.10.1964.

²²² BArch-MA BL 1/14655, Tagebuch InspL vom 17.03.1965 und vgl. www.bredow-web.de.

²²³ BArch-MA BL 1/12013, BMVg FÜ L III 3 an LwA vom 28.04.1965.

²²⁴ LwA / InspizientKpfVbdLw an FÜ L II vom 28.07.1965.

offensichtlich zu eigenständig. So beschwerte sich Fü L II 8, dass das Referat bei Ausbildungsfragen nicht so beteiligt wurde, wie dies ursprünglich durch Fü L III 3 angeordnet worden war.²²⁵

Im Jahr 1966 erhielt die Bundeswehr die ersten vier Hubschrauber aus der laufenden amerikanischen Produktion, von denen drei an die Erprobungsstelle in Manching übergeben wurden. Die Auslieferung der bei der Firma Dornier in Lizenz gebauten Hubschrauber verzögerte sich jedoch. Dem Unterabteilungsleiter Fü L II wurde dies am 6. März 1967 berichtet. Da die Ausbildung auch noch ohne das notwendige Fluggerät stattfinden musste, sollte die taktische Ausbildung der Hubschrauberführer und Bordmechaniker solange in Landsberg auf der SIKORSKY H 34 durchgeführt werden.²²⁶

Am 31. Januar 1967 wurde schließlich die Einführungsgenehmigung Code Nr. 2708 zur Verwendung der BELL UH-1D in der Bundeswehr erlassen.²²⁷

Im Führungsstab der Luftwaffe wurde daraufhin über die zukünftige Organisation des Hubschraubertransportgeschwaders 64 diskutiert. Einig war man sich zwischen Fü L II und Fü L III zwar über die Stationierungsorte, die konkrete Organisation und insbesondere die Frage nach einem Geschwaderstab war jedoch umstritten.

Schließlich wies Fü L II 1 am 13. Mai 1968 das Luftwaffenamt an, eine Stärke- und Ausrüstungsnachweisung (STAN) vorzulegen. Dabei sollte in Ahlhorn und Neubiberg von einem Geschwaderstab ausgegangen werden sowie von zwei Hubschraubertransportgruppen mit jeweils zwei fliegenden Staffeln, einer Versorgungs- und einer Fliegerhorststaffel. Am Standort Neubiberg sollte die Fliegerhorstgruppe Süd die zentralen Dienste für alle am Standort ansässigen Einheiten wahrnehmen (u.a. Hubschrauber Lehr- und Versuchsschwarm, Stab Hubschraubertransportgeschwader 64, Offizierschule der Luftwaffe, Technische Akademie der Luftwaffe, Luftwaffenmusikcorps 2). Insgesamt sollte das neue Hubschraubertransportgeschwader 64 über 875 Soldaten und 510 zivile Angestellte verfügen.²²⁸

Von den insgesamt 356 Hubschraubern (Heer, Luftwaffe und Bundesgrenzschutz) erhielt die Luftwaffe 132 Stück. Eine Kreislauf- und Verschleißreserve wurde nicht festgelegt.²²⁹



Abb.: BELL UH-1D der Luftwaffe bei einer Übung

²²⁵ BArch-MA BL 1/12013, BMVg Fü L II 8 an LwA vom 21.10.1965.

²²⁶ BArch-MA BL 1/12013, BMVg Fü L II 8, VoNo an UAL Fü L II vom 06.03.1967.

²²⁷ Ebd., BMVg Fü L IV 2 vom 31.03.1967 (Einführungsgenehmigung 2708).

²²⁸ BArch-MA BL 1/4513, BMVg Fü L II 2 vom 19.10.1967, Fü L III 1 an UAL Fü L III vom 13.11.1967 und Fü L II 1 an LwA vom 13.05.1968.

²²⁹ Vgl. BArch-MA BL 1/12753.

Anfang 1968 wurden schließlich die drei ersten Hubschrauber UH-1D, die zunächst bei der Erprobungsstelle in Manching getestet worden waren, feierlich vom Inspekteur der Luftwaffe in Landsberg übernommen und dort an das Hubschraubertransportgeschwader 64 übergeben.²³⁰ Die ersten BELL UH-1D aus der Lizenzfertigung wurden letztlich am 15. Juli 1968 übernommen und dem Hubschraubertransportgeschwader 64 zur Umschulung übergeben.²³¹

Aufbauend auf den Erfahrungen der ersten Nutzungsjahre hatte die Stabsabteilung III des Führungsstabs der Luftwaffe im Oktober 1978 ein erstes Einsatzkonzept für Hubschrauber erlassen, das dann im Juli 1987 ebenfalls durch Fü L III neu gefasst wurde. Nach diesem Konzept waren das Hubschraubertransportgeschwader 64 in Ahlhorn, das auch eine Staffel für Einsätze über See verfügbar hatte, sowie das Lufttransportgeschwader 61 in Landsberg, das über Hubschrauber für Einsätze im Gebirge verfügte, mit BELL UH-1D ausgestattet.

Darüber hinaus wurde dieser Hubschraubertyp bis in die jüngste Zeit bundesweit im Such- und Rettungsdienst (SAR) eingesetzt.



Abb.: BELL UH-1D (SAR) aus Diepholz

Von ihrem Bestand an BELL UH-1D hatte die Luftwaffe der NATO 86 Hubschrauber als „NATO Earmarked Forces“ gemeldet. Die Hubschrauber der Flugbereitschaft des Bundesministeriums der Verteidigung waren darin jedoch nicht enthalten. Das Einsatzkonzept von 1987 sah weiterhin vor, die Verbände so auszustatten und zu bevorraten, dass 50% der „NATO Earmarked“-Hubschrauber binnen 6 Stunden und 70% binnen 12 Stunden zur Verfügung standen.²³²

4.6.5 Einführung der TRANSALL C-160 - „Der Führungsstab der Luftwaffe sieht keinen Anlass zum Jubeln“²³³

Im November 1957 begannen deutsche und französische Unternehmen mit Projektstudien für ein Nachfolge-Modell des Transportflugzeugs Nord 2501 NORATLAS, das zwar erst im selben Jahr eingeführt worden war, aber in seiner Geschwindigkeit, Reichweite und Nutzlast bereits zu

²³⁰ BArch-MA BL 1/14667, OrdOffz InspL vom 10.02.1968 und Adj InspL vom 21.02.1968.

²³¹ BArch-MA BL 1/12013, Entwurf vom 18.01.1969 zur Rede InspL anl. Generalstagung 1968/69.

²³² BArch-MA BL 1/53984, BMVg InspL / Fü L III 3 vom 20.07.1987 (Einsatzkonzept Waffensystem Hubschrauber Lw).

²³³ Der Spiegel Nr.18/1969, S. 41, Äußerung des Systembeauftragten Waffensystem TRANSALL im Führungsstab der Luftwaffe.

diesem Zeitpunkt sehr beschränkt war und als Übergangslösung angesehen werden musste.²³⁴ Eine erste Besprechung über diese Projektstudien fand am 10. März 1958 im Verteidigungsministerium statt.²³⁵ Für die weitere Entwicklung wurde Anfang 1959 die deutsch-französische Arbeitsgemeinschaft TRANSALL (AG **T**ransporter **A**llianz) durch die Firmen Nord Aviation, Weser-Flugzeugbau, Hamburger Flugzeugbau und W. Blume-Leichtbau und Flugtechnik gegründet.²³⁶ Im Juli 1959 wurde der erste Projektentwurf der Arbeitsgemeinschaft Transporter Allianz für das Transportflugzeug TRANSALL dem deutschen und dem französischen Verteidigungsministerium übergeben.²³⁷

Am 16. Dezember 1959 unterzeichneten die Verteidigungsminister beider Länder ein Abkommen über die Finanzierung und Aufgabenverteilung der Industrie bei der Produktion der Prototypen und am 5. April 1962 schließlich einen Vertrag über deren Produktion.²³⁸

Der Inspekteur der Luftwaffe hatte bereits am 8. März 1961 noch vor einer politischen Entscheidung aus militärischer Sicht insgesamt 120 Transport-Luftfahrzeuge gefordert, was im Herbst 1962 durch Fü L V nochmals bestätigt wurde.²³⁹

Nachdem die beiden Prototypen erfolgreich ihre Erstflüge absolviert hatten, stimmte der Verteidigungsausschuss des Deutschen Bundestages am 23. Oktober 1963 der Beschaffung der TRANSALL C-160 zu. Der deutsche und der französische Verteidigungsminister unterzeichneten am 22. September 1964 den Vertrag über die gemeinsame Produktion von 160 Luftfahrzeugen, wovon die deutsche Luftwaffe 110 erhalten sollte.²⁴⁰

Vorangegangen waren kontroverse Sitzungen im Verteidigungsausschuss. Einig war man sich, dass die NORATLAS schnellstmöglich ersetzt werden müsste, allerdings stand neben der Entwicklung und Fertigung eines eigenen Flugzeuges durch die AG Transporter Allianz auch der Kauf oder Lizenzbau der HERCULES C-130 von Lockheed im Raum. Für den amerikanischen Transporter sprach bei den Verhandlungen im Jahr 1963 vor allem, dass er durch seinen Einsatz im Vietnam-Krieg bereits seine Einsatztauglichkeit bewiesen hatte, während von der TRANSALL C-160 nur die Prototypen existierten. Letztendlich fiel die Entscheidung aber zugunsten der TRANSALL, wenn auch vor allem aus politischen Gründen, weil man den Verbündeten Frankreich nicht vor den Kopf stoßen wollte und auch, weil Lockheed durch die STARFIGHTER-Krise (als Hersteller der F-104G STARFIGHTER) in Bonn in Ungnade gefallen war.²⁴¹

Zur Vorbereitung der Umrüstung der Lufttransportgeschwader auf die C-160 wurde am 19. März 1965 durch Fü L II 2 die Aufstellung einer Truppenversuchsstaffel angeordnet. Zur Durchführung von gemeinsamen deutsch-französischen Truppenversuchen sollte dazu das Luftwaffenamt ab dem 1. April 1965 eine Versuchsstaffel in Neubiberg aufstellen, deren Personal hauptsächlich aus

²³⁴ Die Einführung der NORATLAS war eine rein politische Entscheidung, die von der Luftwaffenführung nicht unterstützt worden war. James S. Corum kommt zu dem Schluss: „In short, it was a very inefficient and expensive means to make the French happy.“ Zitiert nach: Corum, James S.: Building a new Luftwaffe: the United States Air Force and Bundeswehr planning for re-armament, 1950-1960, in: The journal of strategic studies, Nr.27, 2004. Siehe auch: Wache, Siegfried, C-160 D TRANSALL, S.16, in: Bucholz, Peter (Hrsg.): F-40 - Die Flugzeuge der Bundeswehr.

²³⁵ Wenz, F.-Herbert, TRANSALL C160 - Die Geschichte eines Transportflugzeugs, Lemwerder 2001, S.20.

²³⁶ Vgl. Rebhan, Heinz: Aufbau und Organisation der Luftwaffe 1955 bis 1971, S. 631 in: Lemke, Die Luftwaffe 1950 bis 1970. Vgl. auch Wache, C-160 D TRANSALL, S.19.

²³⁷ Wenz, S.23.

²³⁸ Wache, C-160 D TRANSALL, S.19. Die Arbeiten wurden zu gleichen Teilen zwischen den Industrien der beiden Länder aufgeteilt.

²³⁹ BArch-MA BL 1/4875, BMVg Fü L V vom 15.09.1962.

²⁴⁰ Vgl. Wache, C-160 D TRANSALL, S.16 und „Der Spiegel“, Nr. 20/1967, S. 36. Der Erstflug des ersten Prototyps erfolgte am 25.02.1963 in Melun-Villaroche in Frankreich. Siehe auch: Wenz, S. 50 und Jahrbuch der Luftwaffe, Folge 1, hrsg. v. Neher, Kurt, S.180.

²⁴¹ Vgl. de.wikipedia.org/wiki/Transall_C-160#Erstflug_und_Auslieferung.

dem Lufttransportgeschwader 61 kommen sollte.²⁴² In den darauffolgenden zwölf Monaten absolvierten die zwischenzeitlich gebauten sechs Vorserienmaschinen ihren Erstflug.²⁴³



Abb.: Zwei silberne TRANSALL (Vorserie) beim Start in Paris

Die ursprünglich durch den Inspekteur der Luftwaffe geforderte Anzahl von 120 (später politisch entschiedenen: 110) TRANSALL C-160 sollte Anfang 1967 offensichtlich um die Hälfte reduziert werden. Der Verteidigungsminister hatte den Inspekteur der Luftwaffe gebeten, Argumente für eine reduzierte Abnahme von nur 60 Luftfahrzeugen zu liefern.²⁴⁴

Die Argumente für einen geringeren Beschaffungsumfang stellte Fü L II 3 dar: Zusammenführung von zwei NORATLAS-Geschwadern zu einem TRANSALL-Geschwader mit insgesamt 42 Luftfahrzeugen (zusätzlich 18 TRANSALL als Verschleiß- und Kreislaufreserve sowie zur Ausbildung) unter Beibehaltung eines NORATLAS-Geschwaders mit 54 Luftfahrzeugen; die transportierbare Nutzlast würde so gegenüber der derzeitigen Kapazität verdoppelt. Diese Argumentation wurde dann schließlich auch in die Vorlage des Führungsstabes der Luftwaffe an den Verteidigungsminister eingebracht.²⁴⁵

Eine Reduzierung der Stückzahl hätte jedoch zu einer Änderung des Vertrages führen müssen, was die französische Regierung schließlich am 10. Mai 1967 im Gespräch zwischen den Verteidigungsministern Gerhard Schröder und Pierre Messmer ablehnte und somit das Flugzeug weiter in der geplanten Stückzahl (110 Transportflugzeuge) produziert wurde.²⁴⁶

Am 23. Mai 1967 reiste der Inspekteur der Luftwaffe zu einer TRANSALL-Vorführung und einer anschließenden Besprechung nach Nörvenich. Bei dieser Besprechung äußerte sich der Systembeauftragte TRANSALL skeptisch zur Leistungsfähigkeit dieses Luftfahrzeugs. Den Ablauf und die Inhalte der Besprechung mit dem Inspekteur, die geheim bleiben sollten, fasste der Systembeauftragte TRANSALL wie folgt zusammen:

²⁴² BArch-MA BL 1/4694a, BMVg Fü L II 2 vom 19.03.1965, Luftwaffenaufstellungsbefehl Nr. 269. Der französische Dienstort der Versuchsstaffel sollte in Mont de Marsan sein.

²⁴³ Wenz, S. 61.

²⁴⁴ BArch-MA BL 1/14707, Tagebuch InspL vom 18.04.1967. Als Gründe für die drastische Reduzierung nannte man u.a. Kürzungen im Bundshaushalt und die Reduzierung der Personalstärke der Luftwaffe. Aber auch der gesunkene Bedarf an Lufttransportunterstützung durch das Heer nach der Beschaffungsentscheidung für den Transporthubschrauber CH-53 hatte eine Rolle gespielt. Vgl. auch: Wache, C-160 D TRANSALL, S.37/38.

²⁴⁵ BArch-MA BL 1/4875, BMVg Fü L III 3 vom 05.04.1967.

²⁴⁶ Wenz, S. 122.

„Die Luftwaffe sträubt sich nicht gegen die Einführung der TRANSALL, sie ist auch nicht daran interessiert, ein Waffensystem, das sie übernehmen wird, von Beginn an schlecht zu machen. Sie will aber [...] der Truppe ein reifes Flugzeug [...] geben.“²⁴⁷

Im Verlauf der Diskussionen um eine Reduzierung auf 60 TRANSALL war wohl auch die Planung im Führungsstab der Luftwaffe gereift, nur noch zwei Lufttransportgeschwader mit jeweils zwei Staffeln und vier Hubschraubertransportstaffeln mit BELL UH-1D zu unterhalten. Unterschiedliche Auffassungen bestanden innerhalb des Führungsstabs der Luftwaffe aber offensichtlich über die Standorte der Geschwader. Trotz der auf einer Geheimbesprechung in Nörvenich vorgetragenen Bedenken hatte der Inspekteur „am 20.11.1967 entschieden, die TRANSALL C-160 mit Auslieferung des ersten Serienflugzeugs in die Luftwaffe einzuführen und dabei bewusst eine Reihe noch vorhandener Mängel in Kauf genommen, um das Vertrauen in das Waffensystem durch eine erneute Verzögerung nicht zu belasten.“²⁴⁸ Die Befürchtungen des Systembeauftragten sollten sich jedoch bewahrheiten, denn die Auslieferung der Serien-Luftfahrzeuge verzögerte sich. Das Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung fragte zwar im Führungsstab der Luftwaffe an, ob der Inspekteur bereit sei, im Januar 1968 an der feierlichen Übernahme der TRANSALL in Ahlhorn teilzunehmen. Der Systembeauftragte ließ dem Inspekteur jedoch eine Mitteilung zukommen, dass aus seiner Sicht der Termin nicht einzuhalten sei, da sich nach seiner Kenntnis die Auslieferung der Luftfahrzeuge verzögere.²⁴⁹ Am 14. Februar 1968 schrieb der Systembeauftragte an den Inspekteur, dass die neue Planung nun vorsehe, die ersten drei Luftfahrzeuge in der zweiten Märzhälfte 1968 auszuliefern. Zudem berichtete er von zahlreichen neuen Mängeln, die bei Werksflügen aufgefallen seien.²⁵⁰

Gleichzeitig wurde wohl auch 1968 nochmals über eine Reduzierung des Beschaffungsumfangs nachgedacht. Eine Bewertung von Fü L III I fiel jedoch negativ aus: eine Studie zum Transportbedarf aller Teilstreitkräfte der Bundeswehr im Einsatzfall innerhalb der Bundesrepublik hätte gezeigt, dass allein dafür der schon 1967 diskutierte reduzierte Umfang von 42 TRANSALL nicht ausreichen würden. Eine Reduzierung sei daher ausgeschlossen.²⁵¹

Die erste offizielle Auslieferung einer Serienmaschine fand am 2. August 1967 in Lemwerder an die französische Luftwaffe statt. Am 30. April 1968 erhielt die deutsche Luftwaffe ihre erste TRANSALL C-160, die das taktische Kennzeichen 50+06 trug; sie war aber noch nicht truppentauglich.

So ist das Urteil im Abschlussbericht über den Truppenversuch in Mont de Marsan im Oktober 1968 vernichtend und es wird festgestellt, „dass die TRANSALL jedenfalls z.Zt. noch nicht truppenbrauchbar ist. Daher bleibt keine andere Möglichkeit, als den Truppenversuch und darüber hinaus auch die technische Erprobung durch die E-Stellen und die Industrie fortzusetzen.“ Aus diesem Grund schlug das Luftwaffenamt vor, den Serienzulauf ab einem noch festzulegenden Zeitpunkt zu stoppen:

„Es muss unter allen Umständen verhindert werden, dass nach diesem Zeitpunkt weiterhin Serienflugzeuge mit verschiedenen Konstruktionsständen zulaufen.“²⁵²

„Der Spiegel“ gibt den Systembeauftragten Waffensystem TRANSALL wie folgt wieder:

²⁴⁷ BArch-MA BL 1/4757, BMVg Fü L, SBWS TRANSALL vom 31.05.1967, Anlage 1. Vgl. auch: BArch-MA BL 1/14707, Tagebuch InspL vom 23.05.1967.

²⁴⁸ BArch-MA BL 1/4876, BMVg Fü L, SBWS TRANSALL vom 14.02.1968, Anlage 1, Ergebnisprotokoll der 33.Sitzung der „Gruppe Produktion“.

²⁴⁹ BArch-MA BL 1/14667, BMVg OrdOffz InspL, Notiz für InspL vom 10.11.1967.

²⁵⁰ BArch-MA BL 1/4876, BMVg Fü L, SBWS TRANSALL an InspL vom 14.02.1968.

²⁵¹ BArch-MA BL 1/4875, BMVg Fü L, SBWS TRANSALL vom 14.11.1967.

²⁵² BArch-MA BL 1/4757, LwA ZAbt A 3 II an Fü L I 4 vom 30.10.1968. Die erste TRANSALL wurde am 26.04.1968 auf dem Fliegerhorst Hohn dem LTG 63 übergeben. Vgl. auch http://www.bredow-web.de/Berlin_Schoenefeld/C-160_TRANSALL/c-160_TRANSALL.html.

„Der Führungsstab der Luftwaffe sieht keinen Anlass zum Jubeln.“²⁵³

Während der Generalstagung der Luftwaffe Anfang 1969 berichtete der Inspekteur der Luftwaffe über den aktuellen Sachstand zur TRANSALL. Er bestätigte, dass die Industrie wegen erkannter Schwächen die vereinbarten Lieferpläne nicht einhalten könne und sich die Umrüstung der Geschwader dadurch um ein Jahr verzögere. Vor diesem Hintergrund habe er den Staatssekretär am 22. November 1968 gebeten, seine besonderen Befugnisse, die er bereits für das Waffensystem F-104G STARFIGHTER erhalten habe, auch auf die TRANSALL auszudehnen.²⁵⁴ Mit Wirkung vom 15. Februar 1969 wurde daraufhin eine Arbeitsgruppe TRANSALL unter Leitung des Systembeauftragten Waffensystem TRANSALL eingerichtet,²⁵⁵ deren erste Sitzung am 27. Februar 1969 stattfand.

Im April 1969 legte die Industrie einen Lieferplan vor, der die Auslieferung von 10 Luftfahrzeugen für 1969 vorsah. Für Januar/Februar 1970 wurde mit einer Verzögerung der Auslieferung von sieben bis acht Monaten gerechnet. Der Abschluss der Auslieferung sollte im Juli 1972 mit viermonatiger Verzögerung stattfinden.²⁵⁶ Ende Juni 1969 waren 19 TRANSALL übernommen, bis Mitte 1970 sollten es 38, bis Mitte 1971 schon 72 und bis November 1971 schließlich 90 sein.²⁵⁷

Ende September 1969 meldete der Inspekteur der Luftwaffe an den Staatssekretär, dass die ihm vorgetragene Maßnahmen zur Vermeidung einer TRANSALL-Krise abgeschlossen wären. Durch die Einrichtung von Arbeitsgruppen konnten nun die Luftwaffen-Belange stärker berücksichtigt werden und die TRANSALL-Ausschüsse von zehn auf nun drei reduziert werden. Der Inspekteur empfahl, in der nun eingenommenen Organisation fortzufahren.²⁵⁸

Der Stellvertreter des Inspektors der Luftwaffe hatte am 25. November 1969 positives zu berichten: die Umschulung des Personals verlief planmäßig, das Lufttransportgeschwader 63 würde die Umrüstung im Juni 1970 abschließen und im April 1971 der Ausbildungsflugbetrieb des Lufttransportgeschwaders 61 in Landsberg beginnen.²⁵⁹



Abb.: TRANSALL über der Kieler Förde

²⁵³ Vgl. Der Spiegel, Nr.18/1969, S. 41.

²⁵⁴ Vgl. BArch-MA BL 1/4027, Entwurf zur Rede InspL auf der Generalstagung 1968/69 vom 18.01.1969.

²⁵⁵ BArch-MA BL 1/4875, BMVg Fü L, SBWS TRANSALL v. 10.02.1969. Ständige Mitglieder der Arbeitsgruppe sind W III 5, Fü L IV, T IV 8 und BWB.

²⁵⁶ BArch-MA BL 1/4876, BMVg Fü L, SBWS TRANSALL vom 18.04.1969.

²⁵⁷ Ebd. BMVg Fü L, SBWS TRANSALL vom 27.06.1969.

²⁵⁸ BArch-MA BL 1/4875, BMVg InspL an Staatssekretär vom 26.09.1969.

²⁵⁹ Ebd. StvInspL vom 25.11.1969.



Abb.: TRANSALL im Übungsflug (mit Düppelausstoß)

Mit dem „Roll-Out“ der letzten TRANSALL am 26. Oktober 1972 wurde die Produktion der C-160 in Deutschland beendet.²⁶⁰ In diesem ersten Los wurden 169 TRANSALL C-160 hergestellt, von denen 50 an die französische Luftwaffe, 9 nach Südafrika und 110 an die deutsche Luftwaffe geliefert wurden. Von den 110 für Deutschland gebauten Luftfahrzeugen wurden 1971/1972 insgesamt 20 Stück an die Türkei verkauft.

4.7 „Eure Vögel hat Allah geschickt“ - Die Luftwaffe hilft und unterstützt bei Not- und Katastrophenfällen weltweit

Die Luftwaffe beteiligte sich neben dem Sanitätsdienst schon früh nach ihrem Aufbau an internationalen Hilfseinsätzen überall in der Welt. Der erste dieser Einsätze erfolgte bereits 1960 in Marokko. Die Stadt Agadir wurde von einem Erdbeben erschüttert, bei dem weit über 10.000 Menschen ums Leben kamen. Die Luftwaffe unterstützte hier die Hilfsaktion mit Transportflugzeugen NORATLAS.

In den Folgejahren kam es immer wieder zur Beteiligung der Luftwaffe an internationalen Hilfseinsätzen: 1965 transportierten 12 NORATLAS Hilfsgüter in das ebenfalls von einem Erdbeben erschütterte Algerien. Im Sommer 1968 unterstützte die Luftwaffe die Hilfsaktion für Biafra.

Der Führungsstab der Luftwaffe FÜ L III 3 berichtete am 10. März 1970 über einen Katastropheneinsatz der Luftwaffe in Tunesien, nachdem das nordafrikanische Land von heftigen Regenfällen heimgesucht worden war. An dem Einsatz waren NORATLAS, TRANSALL C-160, BOEING B-707 und BELL UH-1D beteiligt. Vom Oktober 1969 bis Februar 1970 wurden mehr als 800 Tonnen Fracht befördert. Die „BILD am Sonntag“ berichtete in ihrer Ausgabe vom 16. November 1969 über den Hilfseinsatz in Tunesien unter dem Titel: „Eure Vögel hat Allah geschickt“.²⁶¹

²⁶⁰ Wache, Siegfried: C-160 D TRANSALL, S.38.

²⁶¹ BArch-MA, BL 1/4873.



Abb.: Januar 1965 - das Lufttransportgeschwader 62 transportiert mit NORATLAS Hilfsgüter für Erdbebenopfer in Algerien

Aber nicht nur in der deutschen Presse kamen die Unterstützungsleistungen der Luftwaffe gut an. Auch die deutsche Botschaft in Tunis lobte den Einsatz der Luftwaffe in einem vierseitigen Schreiben vom 14. November 1969 an das Auswärtige Amt in Bonn ausdrücklich, machte aber auch einen Verbesserungsvorschlag:

„Nach Beobachtung der Botschaft hätte aber die Zusammenarbeit mit den tunesischen Stellen noch flüssiger sein können, wenn unter den 45 Deutschen wenigstens einige wenige gewesen wären, die besser französisch gesprochen hätten.“²⁶²

Die von Ende Januar bis Mitte Februar 1970 durchgeführten Hilfsflüge nach Lagos / Nigeria erforderten ungewöhnliche Vorkehrungen, wie die in Bonn erscheinende Informationsschrift „Mitteilungen für den Soldaten“ am 29. Januar 1970 berichtete:

„Um jeglichen Anschein eines militärischen Einsatzes zu vermeiden, hatte die Staatsregierung von Nigeria die Bundesregierung gebeten, diese Hilfsaktion ohne militärische Kennzeichnung der Flugzeuge und der Besatzungen durchzuführen.“

Die Frankfurter Rundschau titelte in ihrer Ausgabe vom 27. Januar 1970:

„Hilfe hängt jetzt am Balkenkreuz“.²⁶³

In einer Vorlage für den Planungsstab vom 9. April 1970 zog FÜ L III eine Bilanz der bis dahin von der Luftwaffe erbrachten Leistungen:

„Im Jahreszeitraum von 1962 bis 1969 leistete die Luftwaffe Katastrophenhilfe in Italien, Kreta, Mali, Portugal, Nigeria, Persien, Tunesien, Algerien und der Türkei. Hierbei wurden im Lufttransport 1.175 to Hilfsgüter in die Not- und Katastrophengebiete geflogen. Für Personenbeförderung und Transport der Hilfsgüter wurden in diesem Zeitraum über 3.200 Flugstunden geleistet.“²⁶⁴

Ende Juli 1970 begann ein deutscher Hilfseinsatz in der von einer Hungersnot heimgesuchten Arabischen Republik Jemen. Mit einer BOEING B-707 der Luftwaffe erfolgte der Transport der

²⁶² Ebd.

²⁶³ BArch-MA, BL 1/4874.

²⁶⁴ BArch-MA, BL 1/4873.

Hilfsgüter nach Djibouti, von wo aus der Weitertransport der Güter mit einer TRANSALL C-160 nach Saana in Jemen bewerkstelligt wurde.²⁶⁵



Abb.: TRANSALL C-160 beim Abwurf von Hilfsgütern

Den Flughafen Djibouti wählte die Luftwaffe deshalb aus, weil der Flughafen in Sanaa sich für die BOEING B-707 als zu kompliziert herausstellte. Die Schilderung in einem Brief eines im Jemen tätigen Deutschen an das Bundesministerium der Verteidigung verdeutlichte dies:

„Wäre natürlich noch großartiger gewesen, wenn Helmut Schmidt gleich höchst persönlich aus diesem Riesenvogel gestiegen wäre. Nun, diese acht netten Kerlchen in ihren hübschen Uniformen taten es dann auch, und sie wurden in der Stadt gefeiert wie Astronauten nach einer geglückten Mondlandung.“

Über die Landung der Maschine, bei der „Staub, Staub, Staub und sämtliche Steine Jemens“ aufgewirbelt wurden, berichtet der Schreiber des Briefes:

„Ich habe selten so viele Menschen verschiedener Rassen davonrasen gesehen! Alles lief und lief und lief, suchte Schutz hinter den parkenden Autos, Sonnenbrillen flogen durch die Luft, Handtaschen lagen im Dreck, und wir fanden trotzdem alles - über und über mit heißem Sand bestreut - wunderbar, aufregend und interessant. Die Piloten haben ganz schön gegrinst, als sie uns davon flitzen sahen! Wie kleine Kinder, die zum ersten Mal ein Flugzeug landen sehen!!!“

Nach dem Ausrollen der Maschine bekam die Besatzung eine Kostprobe der unzulänglichen Infrastruktur des Wüstenflughafens:

„Die Rolltreppe der verrückten Jemen Airlines reichte dann auch nicht ganz bis zum Cockpit, erst bei der dritten konnten die lachenden Bundeswehrsoldaten jemenitischen Boden betreten! [...] Wenn Ihr mal wieder Helmut Schmidt sehen solltet, grüßt ihn herzlich und sagt ihm, so etwas solle er ruhig öfters machen [...].“²⁶⁶

²⁶⁵ Ebd.

²⁶⁶ Ebd.

Weitere Hilfseinsätze der Luftwaffe in diesen Jahren könnten dem Prospekt für eine Weltreise entnommen worden sein, wenn der Anlass der Flüge nicht so traurig gewesen wäre: Hilfsflüge 1970 nach Peru, wo ein Erdbeben große Zerstörungen mit zahlreichen Toten verursacht hatte; November bis Dezember 1970 Einsatz bei einer Naturkatastrophe in Ostpakistan; Katastrophenhilfe für Erdbebenopfer in der Türkei ebenfalls 1970;²⁶⁷ Hilfe im Jahr 1971 bei Überschwemmungen in Santiago de Chile und Valparaiso;²⁶⁸ Juni bis Juli 1971 Hilfsflüge für Flüchtlinge in West-Bengalen; im Dezember 1971 Evakuierung von Zivilpersonen aus Karatschi / Westpakistan.

Der bis dahin längste Auslandseinsatz deutscher Soldaten erfolgte 1973/74. Die Luftwaffe flog Hilfseinsätze im Dürregebiete der Sahel-Zone in Nordwestafrika. Bis zum Sommer 1974 wurden mehr als 9.000 Tonnen Fracht mit TRANSALL C-160, BOEING B-707 und BELL UH-1D der Luftwaffe transportiert.



Abb.: März 1973 - TRANSALL beim Abwurf von Hilfsgütern über der Sahel-Zone

Weitere humanitäre Einsätze der Luftwaffe erfolgten im August 1976 im norditalienischen Erdbebengebiet Friaul, vom November 1984 bis Sommer 1985 wegen einer Hungersnot in Äthiopien, 1988 im Erdbebengebiet von Armenien, 1988-1989 Transportflüge im Rahmen der „United Nations Transition Assistance Group“ (UNTAG) in Namibia und im Juni 1990 wegen eines Erdbebens im Iran.

Diese Auflistung der Einsätze der Luftwaffe im Rahmen der Unterstützung von in Not geratenen Ländern ist sicher nicht vollzählig. Insgesamt ist eine Zwischenbilanz der bis 1990 durchgeführten humanitären Einsätze beeindruckend: über 170 Einsätze, über 45.000 Flugstunden, weit über 75.000 Tonnen Hilfsgüter und der Transport von rund 50.000 Personen.²⁶⁹ Die Luftwaffe ist so mit ihren Transportflugzeugen weltweit zum Symbol für deutsche Hilfe und damit zum Botschafter - vor allem in den 1960er und 70er Jahren - des „neuen Deutschland“ geworden.

Humanitäre Einsätze der deutschen Luftwaffe wurden über die Jahrzehnte immer wieder nach Afrika durchgeführt, bei denen sich Besatzungen und Flugzeuge den Ruf eines Engels der Lüfte erwarben. Besonders in Erinnerung geblieben sind die Flüge des Lufttransportgeschwaders 63 in den Jahren 1974/75 nach Äthiopien, in den Sudan und Tschad. Daneben waren auch Nationen in der Sahelzone (z.B. Mauretanien, Mali, Niger) Ziel für die überwiegend mit Lebensmitteln beladenen Transportflugzeuge.

²⁶⁷ BArch-MA, BL 1/4871.

²⁶⁸ Ebd.

²⁶⁹ Jarosch, Hans-Werner, „Immer im Einsatz - 50 Jahre Luftwaffe“, S. 297.

Nach 1990 erfolgte eine Schwerpunktverlagerung des Lufttransports hin zu Versorgungs- und Unterstützungsleistungen bei den Auslandseinsätzen der Bundeswehr. Gleichwohl wurden auch weitere Einsätze im Rahmen der humanitären Hilfe und der Katastrophenhilfe durchgeführt. So zum Beispiel „die Kurdenhilfe (1991), die Hilfsflüge in Somalia (1992) und Ruanda (1994) sowie die Beteiligung an dem Programm ‚Lifeline Sudan‘ (1998).“²⁷⁰ Aber auch bei den verheerenden Regenfällen in Mosambik (2000), der Tsunami-Katastrophe in Südostasien (2004), bei dem Erdbeben in Pakistan (2005), bei der Evakuierung ägyptischer Staatsbürger aus Tunesien (2011) und nicht zuletzt auch bei den Hochwasserkatastrophen am Oderbruch (1997) und an der Elbe (2002) wurden durch die Luftwaffe Transport- und Rettungsflüge durchgeführt. Diese Darstellung der humanitären Einsätze der Luftwaffe in aller Welt verdeutlicht den intensiven, überaus fordernden Dienst in den Lufttransportverbänden. Er prägte das Selbstverständnis der dort eingesetzten Soldaten, schon immer „im Einsatz“ gewesen zu sein.

Aber auch für den Inspekteur der Luftwaffe waren diese Einsätze immer ein Thema zum „Punkten“, sei es bei der Leitung des Bundesministeriums der Verteidigung, im gesamten politischen Bereich oder auch in der Presse. Solche Einsätze im Ausland wurden meist von einer breiten Zustimmung durch die Bevölkerung getragen. Die Luftwaffenführung betrachtete solche Einsätze deshalb auch als ein „gemeinsames Kernelement der Tradition in unseren Verbänden“.²⁷¹

4.8 Weiterverkauf fliegender Waffensysteme im Rahmen der deutschen Ausrüstungs- und Wirtschaftshilfe

Die in den Anfangsjahren der Luftwaffe von den NATO-Partnern beschafften Kampfflugzeuge waren durchweg sehr schnell veraltet und am Rande ihrer Leistungsfähigkeit. Spätestens mit dem Wechsel der NATO-Strategie hin zur „Flexible Response“ mussten für die deutsche NATO-Teilhabe im Bereich der Kampffjets leistungsstärkere Luftfahrzeuge beschafft und die alten - immer noch kampftauglichen - Waffensysteme ausgesondert oder weiterverkauft werden.

Bezüglich des geplanten Verkaufs von Jagdflugzeugen des Typs F-86 Sabre 6 hielt der Führungsstab der Luftwaffe FÜ L IV in einem Vermerk vom 23. November 1965 fest:

„Iran ist als neuer Interessent für Kauf von rund 90 Sabre 6 aufgetreten. Besuch eines iranischen 2-Sterne-Generals am 25. oder 26.11.65 zu erwarten.“

Im Weiteren wurde in diesem Zusammenhang nachgefragt, ob seitens der Luftwaffe zwei bis drei Flugzeugführer für die Überführung der Maschinen abgestellt werden könnten (die iranischen Luftstreitkräfte würden ihrerseits drei Piloten stellen) und wer ggf. beim Führungsstab der Luftwaffe als Ansprechpartner des iranischen Generals fungieren könnte.²⁷²

In einer „Notiz über Abgabe von Flugzeugen (seit 1960)“ fertigte FÜ L IV 3 am 12. Januar 1966 eine Aufstellung unterschiedlicher Luftfahrzeugtypen und diverser Empfängerländer oder Organisationen sowie die Anzahl der jeweils abgelieferten bzw. noch abzuliefernden Luftfahrzeuge. Die auszugsweise Aufstellung liest sich heute wie eine „Gebrauchtwaren-Liste“ der unterschiedlichsten Luftfahrzeugtypen:

- Piaggio Pi-149: Nigeria (14), Tanganjika (8), Verwertungsgesellschaft VEBEG (4)
- Do-27: Portugal (79), Sudan (3), Nigeria (20), Steyler Mission (5), Frankreich (10), Türkei (3)
- Noratlas: Frankreich (18), Nigeria (2), Portugal (4)

²⁷⁰ Ebd., S.214.

²⁷¹ BMVg StvInspL, GenLt Marzi, in: „Gneisenaublätter 2004 - Militärische Tradition“.

²⁷² BArch-MA, BL 1/2070.

- Sikorsky H-34G: Frankreich (24)
- Fouga Magister: Frankreich (24), Brasilien (geplant: 30), Österreich (geplant: 10)
- RF-84F: Belgien (4)
- F-84F: Türkei (56, noch zu liefern 60), Griechenland (10, noch zu liefern 59)
- Fiat G-91: Nigeria (geplant: 8), Portugal (8, noch zu liefern 32)
- F-86K Sabre: Venezuela (geplant 51)
- F-86 Sabre 6: Iran (geplant 90)²⁷³

Mit Schreiben vom 24. Januar 1966 verfügte Fü L IV 3 die Modalitäten für die Rückführung der deutschen Piloten, die die ersten Sabre 6 in den Iran überführen sollten. Die Merex AG organisierte die Rückreise der Luftwaffenpiloten von Vahadati / Iran nach Oldenburg.

„Die Frage, ob für die Dauer des Aufenthaltes die Mitnahme der Ausgehuniform erforderlich ist, muss noch geklärt werden. Für die Rückreise wird Zivil empfohlen.“²⁷⁴

In einem Sprechzettel vom 3. April 1967 informierte das Referat Fü L IV 3 den Inspekteur der Luftwaffe, Generalleutnant Steinhoff, über den Stand des Verkaufsprogramms F-86 Sabre 6 an den Iran:

„Das gesamte Programm, das außer 90 Sabre 6, Bodendienst- und Prüfgeräte, Ersatzteile, Reserve-Triebwerke, Kraftstoffbehälter, Bordwaffen, Munition, VTA-Zug [verlegbarer technischer Ausbildungszug] und Techn. Druckvorschriften umfasste, wurde bereits im November 1966 abgeschlossen. Aus politischen Gründen konnten in einem weiteren Programm keine Flugzeuge mehr verkauft werden. [...] Da keine weiteren Verkaufsaussichten bestanden, wurde nach Abzug des Eigenbedarfs von 22 Flugzeugen (E-Stelle, Zieldarstellung und Lehrlingsausbildung) für den Rest von 61 Flugzeugen die Verschrottung angeordnet.“²⁷⁵

Fü L IV 3 berichtete am 26. Juli 1966 zur „Verteidigungshilfe Türkei-3. Tranche“: „Im Rahmen der Verteidigungshilfe für die Türkei wird Überschussmaterial aus Beständen der deutschen Luftwaffe an die Republik Türkei geliefert.“ Darunter befanden sich „42 Flugzeuge F-84F, flugklar“ und „16 Flugzeuge F-84F zur Ersatzteilgewinnung“, ferner Bodendienst- und Prüfgeräte, Ersatzteile, Ersatztriebwerke sowie die technische Dokumentation.²⁷⁶ Die Überführung der 42 Jagdbomber in die Türkei warf indes nicht nur luftfahrttechnische Fragen auf, wie ein Schreiben vom 9. September 1966 zeigt.

Mit den im Rahmen der Verteidigungshilfe für den NATO-Partner Türkei anfallenden Kosten und deren Verbuchung musste sich Fü L I 5 beschäftigen. Im Bereich der Luftwaffengruppe Nord, so ist dem Schreiben zu entnehmen, entstanden dadurch „ca. 10.000,-- DM Reisekosten für Hinflug, Aufenthalt und Rückflug der Flugzeugführer“. In Anbetracht der „äußerst angespannten Haushaltssituation“ wurde das Referat W I 2 gebeten, die Kosten „durch das BWB aus dem Ausrüstungshilfetitel“ erstatten zu lassen. Ein zuvor gemachter konstruktiver Vorschlag, den Hinflug als Ausbildungsmaßnahme zu deklarieren und die Kosten dementsprechend zu verbuchen, erwies sich als „nicht durchführbar, da es sich um auszumusternde Flugzeuge handelt und die Piloten nach Ausführung dieses Auftrages auf das Waffensystem F-104G umgeschult werden“.²⁷⁷

²⁷³ Ebd.

²⁷⁴ Ebd.

²⁷⁵ BArch-MA, BL 1/2071.

²⁷⁶ BArch-MA, BL 1/4517.

²⁷⁷ Ebd.

Die damalige Situation des Führungsstabes der Luftwaffe lässt sich leicht in die jüngste Zeit übertragen, wo es zum Beispiel - in den meisten Fällen medienwirksam - um Begründungen und Kostenzuordnungen bei fliegerischen Unternehmungen der Luftwaffe im Zusammenhang mit Teilnahmen an „Internationalen Airshows“ ging.

4.9 Planungen zur Stationierung von Verbänden und Einrichtungen der Luftwaffe in Großbritannien

Im Juni 1965 war im Führungsstab der Luftwaffe das Referat FÜ L III 3 intensiv mit dem Thema Stationierung von Luftwaffeneinrichtungen in Großbritannien befasst. Untersucht wurden die Vor- und Nachteile, die eine „friedensmäßige Verlegung von Luftangriffsverbänden nach England“ hätte. Im Einzelnen betraf dies die FIAT G-91-Verbände, die F-104G-Strike-Verbände, einen RF-104G-Aufklärungsverband sowie die Lufttransportverbände. In keinem dieser Fälle konnte jedoch eine Friedensdislozierung in Großbritannien empfohlen werden.

Der Hintergrund dieser Überlegungen war, losgelöst von operativen Gesichtspunkten, Großbritannien einen Devisenausgleich auf rüstungswirtschaftlichem Gebiet zu verschaffen. Diese Absicht geht aus einem Schreiben des Inspektors der Luftwaffe vom 3. März 1965 an den Bundesminister der Verteidigung hervor. Eine Notiz des Staatssekretärs an den Generalinspekteur der Bundeswehr und den Inspekteur der Luftwaffe vom 15. Juni 1965 bestätigt dies:

„Sir Henry Hardman hat bei meinem Besuch in England die persönliche Frage an mich gerichtet, ob wir nicht einen Luftwaffenverband in England stationieren könnten. Er verspreche sich auf diese Weise einen Devisenzufluss, der die englische Zahlungsbilanzsituation verbessern könnte.“²⁷⁸

Das Referat FÜ L II 8 erarbeitete im Juli 1965 zudem die Vor- und Nachteile einer Verlagerung von Ausbildungseinrichtungen der Luftwaffe nach Großbritannien. Die Überlegungen betrafen das Fluganwärterregiment sowie die Flugzeugführerschulen. Als grundsätzliche Vorteile wurden genannt:

- die Ausbildung würde aus dem grenznahen Bereich zur DDR verlegt werden,
- eine Sicherstellung der Ausbildung wäre auch in Krisenzeiten und im Konfliktfall gewährleistet,
- die guten Kontaktmöglichkeiten zur Royal Air Force (RAF) und eine Vertiefung der Sprachausbildung durch Kontakte zur Bevölkerung,
- eine erhebliche Verringerung der Lärmbelastung für die deutsche Bevölkerung,
- ein wirksamer Werbeeffect durch die Ausbildung im Ausland im Falle der Flugzeugführerschulen in Faßberg (Hubschrauber) und in Wunstorf (Propellerflugzeuge).

Als grundsätzliche Nachteile hinsichtlich einer Verlagerung nach Großbritannien wurden genannt:

- höhere Kosten, etwa durch die Zahlung von Auslandsbezügen, zudem infolge vermehrter Dienstreisen und Familienheimfahrten sowie Urlaubsreisen nach Deutschland,
- umfangreiche Infrastrukturmaßnahmen an den Auslandsstandorten (Wohnungen, Schulen, Sozialeinrichtungen),
- größere „Personalverschiebungen“, da aus familiären Gründen nicht alle Soldaten bereit wären, ins Ausland zu gehen,
- eine mögliche Verlängerung der Ausbildung infolge der Wetterverhältnisse in Großbritannien.

²⁷⁸ BArch-MA, BL 1/83, Nr. 1, 30.06.1965.

Ähnliche Überlegungen wurden für die beiden Waffenschulen der Luftwaffe 10 und 50, die Höhere Technische Schule der Luftwaffe in Neubiberg, die Technischen Schulen der Luftwaffe (TSLw) 1 in Kaufbeuren, TSLw 2 in Lechfeld und TSLw 3 in Faßberg sowie die Nachschubschule der Luftwaffe in Erding angestellt. Dem in den meisten Fällen erkannten Vorteil einer Verlegung aus dem grenznahen Raum wurde auch hier jeweils ein umfangreicher Katalog von Nachteilen gegenübergestellt.

Selbst die Versorgungsverbände der Luftwaffe waren im Sommer 1965 Gegenstand derartiger Planungen; federführend war hier Fü L IV tätig. Zwar wurde auch in diesen Fällen der Werbeeffect erkannt („Stationierung einer solchen Einheit mit hochqualifiziertem technischem Personal im Ausland ist ein entscheidendes Werbemoment für den technischen Nachwuchs“), gleichzeitig wurde aber auf die Problematik der Wirtschaftlichkeit hingewiesen.

Diese Planspiele in den genannten Referaten des Führungsstabes der Luftwaffe erwecken den Eindruck, als hätte sich die deutsche Luftwaffe im Jahr 1965 mit dem Gedanken getragen, zu großen Teilen auf die britische Insel überzusiedeln.²⁷⁹

Mit Schreiben vom 16. Juli 1965 teilte der Inspekteur der Luftwaffe, Generalleutnant Werner Panitzki, schließlich dem zuständigen Staatssekretär die Gründe mit, die einer Verlagerung von Ausbildungseinrichtungen nach England entgegenstanden. Darin veranschlagte der Inspekteur etwa 1.200 zusätzliche Stellen für militärisches Personal. Zudem verwies er auf logistische Bedenken wie etwa die notwendig werdende „Vermehrung des Ersatzteilverrates von bisher 45 Tagen auf 180 Tage“. Schließlich brachte er - wohl um nicht den Eindruck zu erwecken, der Sache gänzlich ablehnend gegenüberzustehen - die Verlagerung einer Feldinstandsetzungsstaffel F-104G zum Vorschlag. Dies jedoch unter der Bedingung, dass Großbritannien das Bodenpersonal zu stellen bereit wäre und „das politische Interesse an einem solchen Entgegenkommen gewichtig genug erscheint“.²⁸⁰

Im September 1965 hatte sich die Angelegenheit vorerst offenbar erledigt, der Vorgang wurde zu den Akten gelegt und sollte erst zu einem späteren Zeitpunkt wieder aufgegriffen werden. Dies ist aber offensichtlich nicht mehr geschehen, wenn man davon absieht, dass von 1981 bis 1999 die Schulung und Ausbildung von deutschen TORNADO-Besatzungen im Rahmen des „Trinational TORNADO Training Establishment“ (TTTE) im britischen Cottesmore durchgeführt wurde.

²⁷⁹ BArch-MA, BL 1/83, Nr. 2 bis 5, 07.07.1965.

²⁸⁰ BArch-MA, BL 1/83, Nr. 6 und 9.

5. Die Jahre 1970 bis 1990 - Umorganisation und Modernisierung

5.1 Kapiteleinführung

Aus politischer Sicht waren die 1970er Jahre auch geprägt durch den Ost-West-Konflikt und den Kalten Krieg zwischen den beiden Sicherheitssystemen der NATO und des Warschauer Paktes. Die NATO hatte sich auf die militärstrategische Doktrin der „Flexible Response“ verständigt und begann, ihre Organisation und Ausrüstung daran auszurichten. Die Abrüstungsbemühungen der beiden Weltmächte USA und UdSSR Anfang der 1970er Jahre begleiteten den Entspannungsprozess zwischen den beiden deutschen Staaten. Der Abschluss der Abrüstungsverträge zur Begrenzung der strategischen Nuklearrüstung zwischen der Sowjetunion und den USA (SALT I und SALT II, 1972/1979) war ein Ergebnis dieser Bemühungen. Zum Ende der 1970er Jahre reagierte die NATO auf die Aufrüstung der Sowjetunion im Bereich der nuklearen Mittelstreckenraketen mit dem NATO-Doppelbeschluss (12.12.1979). Dieser sah als Reaktion auf die eminente Bedrohung Westeuropas durch die Aufstellung von SS 20-Raketen vor, der Sowjetunion Abrüstungsverhandlungen anzubieten, die das Ziel eines beidseitigen Abbaus von landgestützten nuklearen Mittelstreckenraketen hatten. Sollten diese Verhandlungen keinen Erfolg bringen, würden amerikanische PERSHING II-Raketen und Marschflugkörper in Europa stationiert werden.

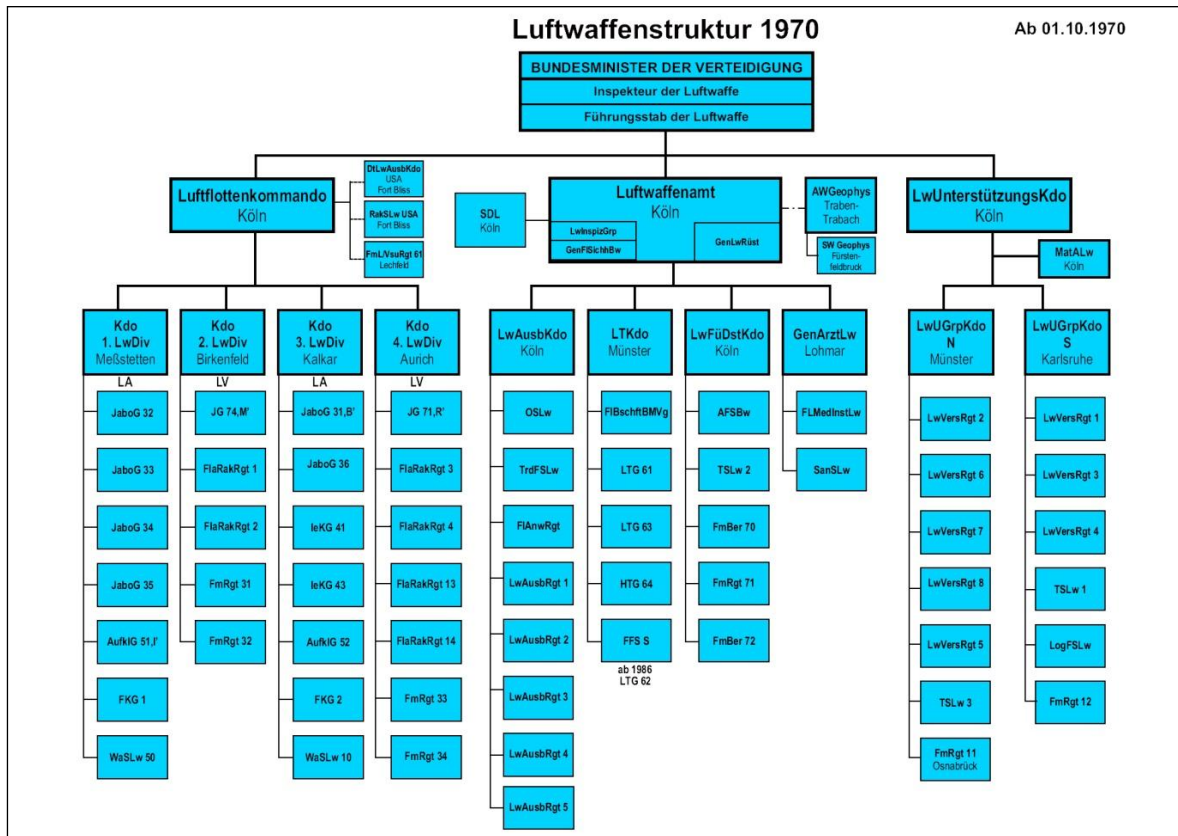
Nach dem Abbruch der Verhandlungen im Jahr 1982 folgte die Umsetzung der Stationierung gemäß NATO-Doppelbeschluss. Dies hatte zur Folge, dass die Sowjetunion die Abrüstungsverhandlungen 1985 wieder aufnahm und es 1987 mit dem INF-Vertrag zur gegenseitigen Abrüstung im Bereich der Mittelstreckenraketen kam. Die damit einhergehende Annäherungspolitik der Sowjetunion führte letztendlich 1989 zum Zusammenbruch des Warschauer Paktes und beendete den Kalten Krieg. Mit der Wiedervereinigung Deutschlands und der Zusammenführung von Bundeswehr und Nationaler Volksarmee begann für die deutschen Streitkräfte eine neue Ära.

Die Luftwaffe setzte die Ende der 1960er Jahre begonnene Ausrichtung auf die neue NATO-Struktur um und nahm 1970 eine neue Struktur ein.

Generalleutnant Rall wurde am 1. Januar 1971 Inspekteur der Luftwaffe. Seine Amtszeit war gekennzeichnet durch die Einführung neuer fliegender und Flugabwehr-Waffensysteme sowie die Planung der Folgegeneration.

Die gesellschaftlichen Umwälzungen, insbesondere die der späten 1960er Jahre, hatten Auswirkungen auch auf die Luftwaffe. Die darauf folgende Bildungsreform der frühen 1970er Jahre führte zu Veränderungen in der Ausbildungslandschaft der Bundeswehr. Ebenso begann in dieser Zeit eine sowohl öffentliche als auch luftwaffenintern geführte Diskussion über die Tradition der Luftwaffe.

In dieser Epoche war auch ein in der Geschichte der „alten“ Bundeswehr einmalig hoher Personalbestand mit insgesamt 495.000 Soldaten zu verzeichnen, von denen 230.000 Grundwehrendienstleistende waren. Der Personalbestand der Luftwaffe betrug dabei rund 110.000 Soldaten.



Im Zuge der Neugliederung der Luftwaffe wurde Anfang der 1970er Jahre die „Fernmelde- und Elektronische Aufklärung der Luftwaffe“ neu geordnet. Darüber hinaus stellte der Führungsstab der Luftwaffe in einem „Positionspapier Fm/EloAufklLw“ die Weichen für eine diesbezügliche inhaltliche Neuausrichtung.

Die mit der neuen NATO-Strategie einhergehende Verstärkung der Aufklärungsfähigkeit in der Luftwaffe wurde mit der Übergabe der ersten Aufklärungsflugzeuge vom Typ RF-4E PHANTOM in dieser Zeit sichergestellt.

Im Bereich der Radarführungssysteme wurde die Phase der Konsolidierung und Modernisierung mit der Einführung der NATO-Gefechtsführungssysteme NADGE (NATO Air Defense Ground Environment) und GEADGE (German Air Defense Ground Environment) in den gesamten NATO-Verbund eingeleitet. Für den Führungsstab der Luftwaffe bedeutete dies aufwändige Abstimmungsprozesse im internationalen Bereich.

Mitte der 1970er Jahre begannen auch die Planungen zum Aufbau eines fliegenden Frühwarnsystems der NATO (AWACS). Der Bundestag stimmte 1978 der Beteiligung an der E-3A-Flotte zu. Die ersten Luftfahrzeuge wurden 1982 in Dienst gestellt.

Als 1972 die letzte TRANSALL C-160 vom Band lief, rechnete noch niemand damit, dass sie noch weit bis ins nächste Jahrtausend das „Arbeitspferd“ der Luftwaffe auch im Einsatz werden sollte.

Am 1. April 1974 wurde Generalleutnant Limberg Inspekteur der Luftwaffe. In seiner Ära fanden die jeweiligen Erstflüge der Kampfflugzeuge ALPHA JET und MRCA TORNADO statt, wurde die Indienststellung der F-4F PHANTOM abgeschlossen und die Einführung des ALPHA JET ausgeplant. Ab 1978 begann schließlich die Umrüstung der Verbände auf den ALPHA JET, der 1980 auch beim Deutschen Luftwaffenkommando im portugiesischen Beja stationiert wurde.

Generalleutnant Obleser erlebte als Inspekteur der Luftwaffe (ab 1. Oktober 1978) die Indienststellung des verbesserten Flugabwehrsystems IHAWK und begleitete die weitere Entwicklung des

MRCA TORNADO, dessen Beschaffung durch den Deutschen Bundestag 1980 genehmigt wurde. Bereits 1981 begann die Ausbildung der TORNADO-Besatzungen beim „Tri-National TORNADO Training Establishment“ in Cottesmore, einer gemeinsamen Einrichtung von Großbritannien, Deutschland und Italien.

Die Umrüstung der fliegenden Geschwader auf die neuen Waffensysteme ging einher mit der Umstellung der Technischen Gruppen in den Geschwadern auf die zentralisierte Technik, die mit entsprechenden Modifizierungen im Prinzip bis heute Bestand hat.

Die Bildungsreform Anfang der 1970er Jahre hatte auch Einfluss auf die Luftwaffe, die ihre technische Ausbildung der Offiziere auf ein höheres Niveau bringen konnte, indem die Höhere Technische Schule der Luftwaffe in Neubiberg durch die Hochschule der Bundeswehr ersetzt wurde. Am 1. Oktober 1973 begann der Studienbetrieb an den Hochschulen der Bundeswehr in Hamburg und in München / Neubiberg. Die zunächst in Neubiberg verbliebene Offizierschule der Luftwaffe bezog 1977 ihre neue Heimat in Fürstenfeldbruck.

Im Bereich der Ausbildung wurden zudem die Truppendienstliche Fachschule der Luftwaffe in Iserlohn (1971) und die Sanitätsschule der Luftwaffe in Giebelstadt (1972) aufgestellt. 1976 begann die Waffensystemausbildung für die fliegenden F-4-Besatzungen auf der George Air Force Base in den USA. 1981 wurden die Waffensystemausbildung aller Kampfflugzeug-Besatzungen an die Mather Air Force Base in Kalifornien und die Ausbildung im Rahmen des Euro NATO Joint Jet Pilot Trainings (ENJJPT) an die Sheppard Air Force Base verlegt. Bereits ein Jahr zuvor hatte die taktische Tiefflugausbildung in Goose Bay begonnen, wo ab 1986 das „Taktische Ausbildungskommando der Luftwaffe in Kanada“ als ständiges Kommando eingerichtet wurde.

Die 1970er und 1980er Jahre waren aber auch geprägt von weiteren Hilfs- und Katastropheneinsätzen der Bundeswehr im In- und Ausland, bei denen die Luftwaffe insbesondere mit ihren Transportflugzeugen TRANSALL C-160 zahlreiche Einsätze flog. Die Erfolgsgeschichte der Transportflieger erhielt 1975 mit dem Absturz einer C-160 auf Kreta mit 42 Toten jedoch einen sehr schmerzhaften Dämpfer.

Beim Thema Tradition versuchte die Luftwaffe zunächst dem Andenken an Soldaten der Wehrmacht gerecht zu werden und die militärische Leistung herausragender Soldaten vom politischen System, dem sie dienten, zu trennen. Die Benennung des Jagdgeschwaders 74 (im Jahr 1973) nach Werner Mölders, einem erfolgreichen Jagdflieger des Zweiten Weltkrieges, zeugte ebenso davon wie die Vorkommnisse um die Einladung des ehemaligen Jagdfliegers Hans-Ulrich Rudel bei einem Traditionstreffen in Bremgarten 1976, welches die sogenannte „Rudel-Affäre“ auslöste.

Patenschaften von fliegenden Verbänden zu ehemaligen Verbänden der Wehrmacht wurden in der deutschen Gesellschaft stark kritisiert. Dieser Kritik wollte man Ende der 1970er Jahre mit der Suche nach verdienten Soldaten aus der „Bundeswehr-Generation“ als Namensgeber für Kasernen und Infrastruktur begegnen. So entschied der Inspekteur 1977, den Vortragssaal der neuen Offizierschule der Luftwaffe in Fürstenfeldbruck nach Ludger Hölker, einem bei einem Flugunfall tödlich verunglückten Flugzeugführer des Jagdbombergeschwaders 32, zu benennen. Diese Praxis unterstrich schließlich der neue Traditionserlass von 1982, der auch heute noch Gültigkeit besitzt.

Auch im personellen Bereich vollzog sich am 1. April 1983 ein Wandel, als mit Generalleutnant Eimler der erste General ohne Kriegserfahrungen Inspekteur der Luftwaffe wurde. In seinem ersten Jahr wurde die STARFIGHTER-Ausbildung in Luke Air Force Base beendet, wo seit 1964 insgesamt über 1.800 Luftfahrzeugführer der Luftwaffe und Marine ausgebildet worden waren. Zwar wurde in Erding noch ein Kommando F-104 betrieben, um die Piloten in Übung zu halten, die auf ihre TORNADO-Ausbildung warteten, doch mit der Umrüstung des Jagdbombergeschwaders 34 „A“ in Memmingen als letztem der TORNADO-Verbände wurde 1987 der Einsatzflugbetrieb mit dem STARFIGHTER endgültig eingestellt.

Kaum war mit der TORNADO-Umrüstung der Verbände begonnen worden, liefen ab Mitte der 1980er Jahre bereits die Planungen für den EUROFIGHTER, damals noch Jäger 90 genannt, an. Diese Planungen wurden unter der Führung des Inspektors der Luftwaffe, Generalleutnant Jungkurth, der am 1. Oktober 1987 sein Amt übernommen hatte, weiter vorangetrieben. Eines der ersten Ereignisse in seiner Dienstzeit war u.a. 1988 die Indienststellung der neuen Unteroffizierschule der Luftwaffe in Appen.

Im Bereich der Flugabwehrraketen wurde beginnend im Jahr 1983 mit der Unterzeichnung des „ROLAND-PATRIOT-Abkommens“ zwischen den USA und der Bundesrepublik Deutschland ebenfalls ein neues Kapitel aufgeschlagen. Das Abkommen hatte vornehmlich Maßnahmen zur Stärkung der Luftverteidigung in Mitteleuropa zum Ziel und beinhaltete die gemeinsame Beschaffung dieser neuen Waffensysteme.

In diesem Zusammenhang gewann auch der Objektschutz als Verstärkung des Raumschutzes der integrierten NATO-Luftverteidigung Anfang der 1980er Jahre erheblich an Bedeutung. Die bis dahin angewandte Form des Schutzes von Luftwaffenanlagen erwies sich als nicht mehr hinreichend. Eine der Maßnahmen zur Verbesserung des Schutzes der Luftwaffenanlagen war die Einrichtung der Luftwaffensicherungsgruppe. Im Jahr 1987 wurde schließlich das Konzept „Objektschutz in der Luftwaffe“ erlassen, mit dem der geänderten Bedrohungslage für die Luftwaffenanlagen Rechnung getragen wurde.

Die Luftwaffe war für ihre vorgesehene Rolle im Rahmen der NATO-Strategien unter den Bedingungen des Kalten Krieges sowohl im fliegerischen wie im Flugabwehrbereich Ende der 1980er Jahre gerade auf neuestem Stand, als bereits wenig später die Berliner Mauer fiel und der Zusammenbruch des Warschauer Paktes sowie die Deutsche Einheit unmittelbar bevorstanden. Damit wurde nicht nur eine neue weltpolitische Epoche eingeleitet, sondern auch die Luftwaffe und ihr Führungsstab im Verteidigungsministerium haben danach aufgrund der veränderten sicherheitspolitischen Rahmenbedingungen fundamentale Veränderungen erfahren.

5.2 Beschaffung und Einführung des ALPHA JET

Ende der 1960er Jahre zeichnete sich bei der Entwicklung eines neuen Trainingsflugzeugs eine deutsch-französische Co-Produktion ab. Die Verteidigungsministerien beider Länder gaben die entsprechende Ausschreibung im Mai 1969 bekannt, aus der am 23. Juli 1970 die „TA-501“, eine Gemeinschaftsproduktion von Dornier und Dassault-Breguet, als Sieger hervorging.

Ende 1970 beschloss der Führungsstab der Luftwaffe, das Training der deutschen Luftfahrzeugführer weiterhin in den USA stattfinden zu lassen, so dass nun kein eigenes Trainingsflugzeug mehr benötigt wurde. Man entschied sich, aus dem Trainingsflugzeug ein Unterstützungsflugzeug als Nachfolger für die FIAT G-91 zu machen. Das neue Luftfahrzeug erhielt den Namen „ALPHA JET“.²⁸¹

Aufgrund der Erfahrungen mit der Beschaffung und Einführung des Waffensystems F-104G STARFIGHTER wurde im Führungsstab der Luftwaffe im Referat Fü L VII 2 umgehend ein Systembeauftragter für das Waffensystem (SBWS) ALPHA JET eingesetzt.

Im März 1972 hatte ein deutsch-französisches Regierungsabkommen über die Entwicklung und Fertigung des ALPHA JET die Entwicklungsphase eingeleitet,²⁸² der endgültige Entwicklungsauftrag wurde am 25. Mai 1972 unterzeichnet.²⁸³ Am 30. November 1972 konnte die Industrie bereits ein

²⁸¹ Vgl. Stewen, Sascha, Europa - Dassault / Dornier Alpha Jet, S.1, in: <http://www.globaldefence.net/waffensysteme/luftsysteme/34-europa-dassault-dornier-alpha-jet.html>.

²⁸² BArch-MA, BL 1/19397, MatALw III A 5 an LwUKdo A 4 I vom 11.01.1973.

²⁸³ Vgl. Stewen, Sascha, Europa - Dassault / Dornier Alpha Jet, S.1.

erstes Modell präsentieren, das von beiden Nationen akzeptiert wurde.²⁸⁴ Im Herbst 1973 gab die belgische Regierung bekannt, 33 ALPHA JET als Trainingsluftfahrzeuge kaufen zu wollen. Somit wurde aus dem binationalen ein trinationales Projekt, die Entwicklung selbst blieb jedoch weiterhin in den Händen von Frankreich und Deutschland. Die 33 belgischen ALPHA JET wurden im November 1974 bestellt und versahen später ihren Dienst bei der franko-belgischen „Advanced Jet Pilot Training School“ in Cazaux / Frankreich.²⁸⁵

Die Luftwaffe strebte zu dieser Zeit für die Auslieferung der ersten Serienmaschine den Herbst 1976 an.²⁸⁶ Es sollte sich jedoch zeigen, dass diese Planung nicht zu halten sein würde und man datierte bereits sehr früh die Erstausslieferung auf das Jahr 1979.²⁸⁷

Innerhalb des Führungsstabs der Luftwaffe wurde im März 1973 festgelegt, dass Fü L III 3 das Einsatzkonzept entwerfen und Fü L V 1 für grundsätzliche und besondere logistische Forderungen zuständig sein sollte.²⁸⁸ Der ALPHA JET „Prototyp 01“ absolvierte seinen ersten Testflug am 26. Oktober 1973 im französischen Flugversuchszentrum in Istres, der Erstflug in Deutschland wurde am 9. Januar 1974 in Oberpfaffenhofen mit dem „Prototyp 02“ durchgeführt. Bereits eine Woche später präsentierte man diesen Prototypen der Luftwaffenführung, dem Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung sowie der Presse.²⁸⁹ Um den offenbar gestiegenen logistischen Anforderungen angemessen gerecht werden zu können, nahmen ab Februar 1974 auch die im Führungsstab der Luftwaffe für die Logistik zuständigen Referate Fü L V 3 und Fü L V 5 an den regelmäßig vom Systembeauftragten für das Waffensystem durchgeführten Arbeitsgruppensitzungen teil.²⁹⁰

Eine weitere öffentliche Präsentation des ALPHA JET fand auf der Internationalen Luft- und Raumfahrttausstellung in Hannover im April 1974 statt. Der „Prototyp 03“, der für Tests in der Luftnahunterstützungsrolle vorgesehen war, startete im Mai 1974 zu seinem ersten Flug.²⁹¹

Trotz aller Bemühungen einer positiven Darstellung der Entwicklungsarbeit in der Öffentlichkeit erschien Ende 1974 im Nachrichtenmagazin „Der Spiegel“ ein kritischer Artikel, der insbesondere die mangelhafte Erdkampffähigkeit des ALPHA JET anprangerte und sich dabei auf das Urteil von Testpiloten berief. Die Kritik war deutlich:

„rund drei Milliarden Mark für 200 Flugzeuge, die für ihre eigentliche Aufgabe - die Unterstützung des Heeres - kaum geeignet sind.“²⁹²

Dennoch wurde am 28. Oktober 1974 der Nachtrag Nr. 2 zum Regierungsabkommen zur Serienvorbereitung unterzeichnet.²⁹³ Um keinen weiteren Zeitverzug im Bereich der Ausbildung aufkommen zu lassen, hatte Fü L I 6 bereits vor der Zustimmung zur Beschaffung durch den Deutschen Bundestag Kontakt mit der Firma Dornier aufgenommen, um die Erstausbildung des fliegenden Personals zu planen.²⁹⁴

²⁸⁴ Ebd.

²⁸⁵ Vgl. http://de.wikipedia.org/wiki/Alpha_Jet (30.03.2013).

²⁸⁶ BArch-MA, BL 1/19397, BMVg Fü L VII 2, SBWS ALPHA JET vom 27.12.1972.

²⁸⁷ Vgl. BArch-MA, BL 1/17030, BMVg Fü L VII 2, SBWS ALPHA JET v. 07.05.1975. Anfang Mai 1975 ging man in der Arbeitsgruppe ALPHA JET bereits von einem Auslieferungstermin im März 1979 aus.

²⁸⁸ Vgl. BArch-MA, BL 1/19397, BMVg Fü L VII 2, SBWS ALPHA JET vom 02.04.1973 und 06.04.1974. Eine Übersicht über die Grundsatzdokumente zur Einführung des Waffensystems ALPHA JET findet man in: BArch-MA, BL 1/17030, Fü L VII 2, SBWS ALPHA JET vom 06.12.1976.

²⁸⁹ Vgl. Stewen, Sascha, Europa - Dassault / Dornier Alpha Jet, S.2.

²⁹⁰ Vgl. BArch-MA, BL 1/19397, BMVg Fü L VII 2, SBWS ALPHA JET vom 02.04.1973 und 06.04.1974.

²⁹¹ Vgl. Stewen, Sascha, Europa - Dassault / Dornier Alpha Jet, S.2. Insgesamt wurden vier Prototypen hergestellt, wobei der „Prototyp 04“ als Trainerversion ausgelegt war.

²⁹² Der Spiegel Nr. 53/1974, Artikel „Alte Braut“, S.27-28.

²⁹³ BArch-MA, BL 1/19397, BMVg Fü L VII 2, SBWS ALPHA JET vom 28.11.1975.

²⁹⁴ BArch-MA, BL 1/17030, BMVg Fü L VII 2, SBWS ALPHA JET vom 07.05.1975.

Die Sorge um mögliche negative Auswirkungen einer kritischen Berichterstattung über den ALPHA JET schien so groß gewesen zu sein, dass der Inspekteur der Luftwaffe vor den politischen Entscheidungen zur Beschaffung des ALPHA JET die Weisung herausgab, keine unsachliche Kritik am ALPHA JET außerhalb der Luftwaffe anzubringen.²⁹⁵ Zudem fand auf seine Weisung in den für dieses Waffensystem vorgesehenen Luftwaffenverbänden eine Informationsveranstaltung durch den SBWS und den Flugzeughersteller statt.

Der Verteidigungsausschuss des Deutschen Bundestages stimmte der Beschaffung ALPHA JET schließlich am 11. Juni 1975 zu. Der Haushaltsausschuss genehmigte die Beschaffung eine Woche später am 18. Juni 1975.²⁹⁶

In Folge der Zustimmung des Verteidigungsausschusses wurde der Industrievertrag bereits einen Tag später am 12. Juni 1975 schlussgezeichnet. Der Nachtrag Nr. 3 zum Regierungsabkommen zum Beginn der Serienfertigung wurde daraufhin am 30. September 1975 unterzeichnet. Der Waffensystembeauftragte im Führungsstab der Luftwaffe rechnete nun mit der Auslieferung des ersten Serienflugzeugs ab Mitte 1978. Die Umrüstungsplanung der Verbände sah vor, dass zunächst die Waffenschule 50, das spätere Jagdbombergeschwader 49 in Fürstenfeldbruck, die volle Ausstattung von 51 Luftfahrzeugen erhalten sollte, da 1979 mit einem erhöhten Ausbildungsbedarf gerechnet wurde.²⁹⁷



Abb.: ALPHA JET „Prototyp 01“ im Dornier Museum

Die Erprobungen mit dem „Prototyp 03“ dauerten jedoch länger als geplant. Die Arbeitsgruppe ALPHA JET beschloss am 22. Januar 1976, dass aufgrund der voraussichtlich noch bis Ende 1978 andauernden Erprobungen dieser Prototyp nicht mehr für Präsentationen, wie z.B. die Internationale Luft- und Raumfahrtausstellung, freigegeben werden sollte.²⁹⁸ Damit war bereits zwei Monate nach Abschluss des Vertrages zur Serienfertigung klar, dass die Termine erneut nicht zu halten waren. In der Folge stellte sich zudem heraus, dass die Mängel in der Materialbewirtschaftung des ALPHA JET bei der Aufnahme des Flugbetriebs zu erheblichen Schwierigkeiten führen würden. Zum vorgesehenen Termin 1. Februar 1979 musste „davon ausgegangen werden,

²⁹⁵ Vgl. Sehnert, Henning, Jagdbombergeschwader41, 01.10.1980 - 31.3.1993, Seite 1, in: www.husumer-stadtgeschichte.de/Jagdbomber-Umbr.pdf.

²⁹⁶ BArch-MA, BL 1/19397, BMVg Fü L VII 2, SBWS ALPHA JET vom 01.06.1976. Genehmigt wurden 175 ALPHA JET in der Serienfertigung anstatt der ursprünglich geplanten 200 Stück.

²⁹⁷ Vgl. Ebd. BMVg Fü L VII 2, SBWS ALPHA JET vom 28.11.1975. Nach der WaSLw 50 / JaboG 49 sollten das DtLwÜbPIKdo in Deci/Italien, das LeKG 43 / JaboG 43 in Oldenburg und das LeKG 41 / JaboG 41 in Husum in dieser Reihenfolge ausgestattet werden.

²⁹⁸ BArch-MA, BL 1/13872, BMVg Fü L VII 2, SBWS ALPHA JET vom 30.01.1976.

dass bei Aufnahme des Flugbetriebs eine Materialbewirtschaftung durch das logistische System der Luftwaffe [...] nicht möglich sein wird“, urteilte die Arbeitsgruppe ALPHA JET im Februar 1976.²⁹⁹

Weitere Schwierigkeiten ergaben sich, weil der „Prototyp 03“ wegen Triebwerksproblemen nicht wie geplant zur Umschulung für vier Luftfahrzeugführer im Flugversuchszentrum Istres zur Verfügung stand und die geplante Überstellung dieses Prototyps zum 9. Juli 1976 nach Fürstenfeldbruck damit gefährdet war. Zu allem Unglück stürzte der „Prototyp 04“ am 23. Juni 1976 nach einer Bodenberührung in Frankreich ab, so dass die Erprobungskampagne insgesamt in Frage gestellt wurde.³⁰⁰

Das Flugversuchsprogramm wurde auf bilateraler Ebene Anfang Dezember 1976 neu festgelegt, so dass der Abschluss der Entwicklungsphase für Ende 1980 vorgesehen werden konnte.³⁰¹ Am 28. Mai 1977 absolvierte der Inspekteur der Luftwaffe seinen Erstflug mit dem ALPHA JET im französischen Flugerprobungszentrum in Istres. Das Fazit des Inspektors:

*„Der Alpha Jet ist ein gutes Flugzeug, das die ihm zugedachten Aufgaben beim Tief-
flug und beim Einsatz gegen stationäre Bodenziele und Hubschrauber mehr als zufried-
denstellend erfüllt.“*

Trotz dieser Bewertung stand der FÜ L VII 2 / SBWS ALPHA JET diesem Waffensystem weiterhin kritisch gegenüber und verdeutlichte dies mit einer handschriftlichen Bemerkung auf dem Ergebnisprotokoll der 33. Sitzung der Arbeitsgruppe ALPHA JET.³⁰²

Die Skepsis im Führungsstab der Luftwaffe verstärkte sich soweit, dass der Inspekteur der Luftwaffe im September 1978 aufgrund negativer Ergebnisse bei den Schleudersitztests den deutschen Flugzeugführern das Fliegen mit dem ALPHA JET untersagte. Gegenüber den Firmen Dornier und Dassault-Breguet soll er sogar geäußert haben: „Die deutsche Luftwaffe lehnt die Übernahme dieses [noch problembehafteten] ALPHA JET ab.“³⁰³

Das Problem schien jedoch bereits einen Monat später gelöst zu sein, als der Inspekteur am 28. Oktober 1977 die grundsätzliche Weisung zur Umrüstung auf den ALPHA JET unterzeichnete. Darin wurde festgelegt, dass der ALPHA JET die FIAT G-91 für die Durchführung von Luftangriffsaufgaben als Jagdbomber ersetzt. Der Personalumfang der ALPHA JET-Verbände durfte in allen Bereichen den Gesamtumfang des für G-91 eingesetzten Personals sowohl bezüglich der Anzahl als auch der Dotierung nicht überschreiten.

Die Weisung beschrieb zudem die umfangreichen Verantwortlichkeiten des Waffensystembeauftragten ALPHA JET bei der Einführung dieses Waffensystems. Er war verantwortlich für die Koordinierung aller Aktivitäten auf ministerieller Ebene und leitete die Umrüstkonferenzen, wobei für die Umrüstung selbst das Luftflottenkommando und das Luftwaffenunterstützungskommando verantwortlich waren. Er war zugleich der Vertreter der Luftwaffe im Lenkungsausschuss ALPHA JET, der von der Abteilung Rüstung IV und einem französischen Rüstungsvertreter gleichzeitig geleitet wurde. Ebenso war der SBWS ALPHA JET Leiter der Planungs- und Steuerzelle ALPHA JET. FÜ L IV 5 und FÜ L V 3 wurden beauftragt, die erforderlichen Haushaltsmittel für die Nutzungsphase, insbesondere für die Bereiche Materialerhaltung und Ersatzteilfolgebedarf, zu beantragen.

Nach dieser Weisung sollten zur Einführungsunterstützung statt der sonst üblichen Industrie-Ingenieure zunächst 14 Typenbegleitoffiziere der Luftwaffe bis Dezember 1978 durch die Industrie

²⁹⁹ Vgl. BArch-MA, BL 1/19397, BMVg FÜ L VII 2, SBWS ALPHA JET vom 04.03.1976, Ergebnisprotokoll 23. Sitzung Arbeitsgruppe SBWS ALPHA JET am 12.02.1976.

³⁰⁰ BArch-MA, BL 1/19399, BMVg FÜ L VII 2, SBWS ALPHA JET vom 16.07.1976 und Stewen, Sascha, S. 2.

³⁰¹ Ebd., BMVg FÜ L VII 2, SBWS ALPHA JET vom 28.12.1976.

³⁰² Ebd., BMVg FÜ L VII 2, SBWS ALPHA JET vom 30.06.1977.

³⁰³ Vgl. Sehnert, Henning, Jagdbombengeschwader 41, 1.10.1980 - 31.3.1993, Seite 1 und „Der Spiegel“ Nr. 47/1978, Artikel „Wie eine Lachtaube“, Seite 57.

ausgebildet und anschließend den Verbänden zugeordnet werden. Die Ausbildung von Fluglehrern begann Anfang 1979 beim Jagdbombergeschwader 49 in Fürstenfeldbruck und dem „Deutschen Luftwaffenübungsplatzkommando“ in Decimomannu / Italien. Anschließend wurden die aktiven G-91-Flugzeugführer der umzurüstenden Jagdbombergeschwader umgeschult. Zudem begann für neue Flugzeugführer ab August 1979 im Jagdbombergeschwader 49 die Waffensystemausbildung ALPHA JET.³⁰⁴

Am 4. November 1978 startete das erste deutsche Serienluftfahrzeug zu seinem Erstflug.³⁰⁵ Im Februar 1979 begann der Truppenversuch beim Kommando Jagdbombergeschwader 49, das zu dieser Zeit noch in Leipheim aufgestellt war. Tatsächlich konnten dort bis Ende 1979 bereits über 1.100 Flugstunden erfolgen werden.

Zu dieser Zeit erschien ein Artikel in der Zeitung „Die Welt“, dessen Autor offenbar über dienstliche Unterlagen verfügte. Dies veranlasste den Vertreter der Abteilung Rüstung IV 3 in der Arbeitsgruppensitzung vom 20. November 1979 dazu, mehr Disziplin im Umgang mit dienstlichen Unterlagen anzumahnen.³⁰⁶

Ende März 1980 wurde der erste ALPHA JET der Luftwaffe beim Jagdbombergeschwader 49 in Fürstenfeldbruck in Dienst gestellt.³⁰⁷ Bereits im Juli 1980 wurden 18 ALPHA JET Doppelsitzer zur taktischen Ausbildung nach Beja / Portugal verlegt. Die Auslieferung an die Luftwaffe wurde mit dem letzten Luftfahrzeug am 26. Januar 1983 beendet.

Nach der Wiedervereinigung der beiden deutschen Staaten musste Deutschland aufgrund der KSZE-Verträge die Anzahl der Flugzeuge der Bundeswehr verringern. Anfang der 1990er Jahre wurde der ALPHA JET bei der Luftwaffe ausgemustert. Nur die Fluglehrgruppe in Fürstenfeldbruck betrieb den ALPHA JET noch in der taktischen Grundausbildung der zukünftigen TORNADO-Besatzungen bis zum 30. Juni 1997. Als Deutschland seine ALPHA JET im Jahr 1993 außer Dienst stellte, wurden die überzähligen Luftfahrzeuge an Portugal, Großbritannien und Thailand abgegeben.



Abb.: ALPHA JET im Formationsflug anlässlich der Umgliederung des JaboG 49 in Fürstenfeldbruck in eine Fluglehrgruppe

³⁰⁴ BArch-MA, BL 1/17030, BMVg InspL Fü L VII 2 vom 28.10.1977, Weisung für die Luftwaffe Nr. 7201 - Umrüstung auf das Waffensystem ALPHA JET.

³⁰⁵ Vgl. Stewen, Sascha, Europa - Dassault / Dornier Alpha Jet, S.2.

³⁰⁶ BArch-MA, BL 1/13872, BMVg Fü L VII 2, SBWS ALPHA JET vom 06.12.1979 und Stewen, Sascha, Europa - Dassault / Dornier Alpha Jet, S.2.

³⁰⁷ Das exakte Datum der Indienststellung wird unterschiedlich angegeben. Die Gemeinschaft JaboG 49 gibt den 20.03.1980 an, bei Sascha Stewen wird der 26.03.1980 genannt. (Vgl. Stewen, Sascha, S.2.).

5.3 Die F-4F PHANTOM - „Smokey Joe“

Am 15. Juni 1971 informierte der Führungsstab der Luftwaffe FÜ L VI 2 den Vorsitzenden des Verteidigungsausschusses des Deutschen Bundestages zu Beschaffungsvorhaben der Luftwaffe. Dabei wurde die Absicht geäußert, die F-104G und G-91 in den Jahren 1974 und 1975 teilweise durch ein „Ergänzungsflugzeug“ zu ersetzen.

Für die Modernisierung des Luftfahrzeugbestandes der Luftwaffe in den 1970er Jahren sprachen unabweisbare taktische und technische Gründe. Die F-104G war für die Anforderungen der neuen Konzeption der NATO nicht ausgelegt und die G-91 war dafür nicht mehr leistungsfähig genug. Das geplante dreinationale Waffensystem MRCA TORNADO würde nicht in der Lage sein, alle Aufgaben der fliegenden Luftwaffe zu erfüllen.³⁰⁸ Ein neues Jagdflugzeug sollte als Zwischenlösung für 12 bis 15 Jahre seinen Dienst leisten.

Der Inspekteur der Luftwaffe stellte an das neue Jagdflugzeug klare Forderungen: es sollte möglichst keine technischen und finanziellen Risiken in sich bergen, zwei Triebwerke besitzen, schnell verfügbar, wendig, allwetternavigationstauglich und zur Luftüberlegenheitsjagd geeignet sein. Zudem sollte auf eine NATO-Querversorgung zurückgegriffen werden können und eine Abstützung auf bereits vorhandene Logistik möglich sein.³⁰⁹ Diese Forderungen an ein Jagdflugzeug erfüllte als einziger Wettbewerber die F-4F PHANTOM in Gänze. Zudem gewährleistete sie die taktischen Spezifikationen bezüglich Wendigkeit, Zuladung und Reichweite. Ebenso bestand bei der F-4F kein großes technisch-logistisches Risiko, sie war in das bereits bestehende logistische System der RF-4E gut zu integrieren.

Am 24. Juni 1971 stimmte der Verteidigungsausschuss des Deutschen Bundestages der Beschaffung zu. Die McDonnell F-4F PHANTOM II sollte in einer Stückzahl von 175 Luftfahrzeugen zu einem Beschaffungspreis von maximal vier Milliarden DM beschafft werden. Das Projekt war in der Bundeswehrplanung unter dem Begriff „Ergänzungsflugzeug“ für die Jahre 1971 bis 1977 abgebildet.



Abb.: F-4F „Smokey Joe“

Zur Beteiligung der deutschen Industrie wurde die US-Regierung gebeten, bei der Auftragsvergabe die Fertigung der Teile, die bereits im Rahmen der RF-4E von der deutschen Industrie gefertigt

³⁰⁸ BArch-MA BL 1/11743, BMVg FÜ L VI 2 an den Vorsitzenden des Verteidigungsausschusses vom 15.06.1971.

³⁰⁹ Vgl. <http://www.etnp.de/Seite43-Phantom%20for%20GAF/Seite43-Phantom%20for%20GAF.htm>, „Ein schwerer Jäger für die Bundesluftwaffe“.

wurden, auch für die F-4F der deutschen Industrie anzubieten und die Aufträge an deutsche Firmen zu erteilen.

Mit der Einführung der F-4F wurde ein Geschwader aufgelöst und die neuen F-4F-Verbände mit je 30 assignierten Luftfahrzeugen ausgestattet.³¹⁰ In den Jahren 1974 bis 1976 war die Umrüstung von zwei Geschwadern F-104G (AWX)³¹¹, einem Geschwader F-104G (FBA)³¹² und einem Geschwader G-91 mit insgesamt 175 Flugzeugen F-4F PHANTOM vorgesehen.³¹³ Der Inspekteur der Luftwaffe wies hierzu nachstehende Reihenfolge der Umrüstung an: Jagdgeschwader 71 „R“ (Wittmund), Jagdgeschwader 74 (Neuburg), Jagdbombergeschwader 36 (Rheine) sowie Leichtes Kampfgeschwader 42 (Pferdsfeld).

Der Zulauf war ab Januar 1974 und die Auslieferung an das Jagdgeschwader 71 „R“ ab April 1974 geplant. Die Umrüstzeiten der ersten drei Verbände sollten bei fünf Monaten liegen.³¹⁴ Das Vorhaben sollte im Rahmen des Personalumfangs der Luftwaffe realisiert werden und die Ausbildung zusammen mit der RF-4E-Ausbildung in den USA erfolgen.³¹⁵ Die Systemplanung und -steuerung wurde bis zur Einrichtung eines neuen Referates zunächst von Fü L VII 2 übernommen. Fü L V 3 legte im Rahmenversorgungsplan die Eckwerte für die Einführung und Versorgung der PHANTOM fest.³¹⁶

Nach einem auch außerhalb der Bundeswehr wahrnehmbaren Kompetenzgerangel zwischen dem Führungsstab der Luftwaffe und dem Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung hinsichtlich der deutschen Interessenvertretung in den USA wurde schließlich nach mehreren Monaten ein Kompromiss gefunden. Man einigte sich auf die Einrichtung einer „Deutschen Verbindungsstelle F-4“ im Hauptquartier der US Air Force. Diese Stelle sollte alleinverantwortliche Ansprechstelle für alle mit dem F-4 Programm befassten US-Dienststellen wie auch der weisungsberechtigten Vertreter des Bundesministeriums der Verteidigung gegenüber dem im F-4-Programm eingesetzten deutschen Personal in den USA sein. Der Leiter sollte ein Oberst der Luftwaffe sein,³¹⁷ der Rüstungsbereich erhielt die Position des Stellvertretenden Leiters. Das Einverständnis der US-Seite wurde Anfang 1972 gegeben. Der Führungsstab der Luftwaffe erklärte sich mit der Integration der Verbindungsstelle des Bundesamtes für Wehrtechnik und Beschaffung beim „Naval Air Systems Command“ einverstanden.³¹⁸

Die Einführungsgenehmigung für die McDonnell F-4F Phantom II bestimmte den Inspekteur der Luftwaffe zum Materialverantwortlichen. Es wurde ein Bedarf von 120 Luftfahrzeugen für vier Verbände festgelegt. Hinzu kamen zwei Ausbildungsflugzeuge für die Technische Schule der Luftwaffe 1 und zwei Flugzeuge für die Erprobungsstelle. Als Kreislauf- und Verschleißreserve wurden 51 Flugzeuge vorgesehen. Die 175 F-4F hatten ein Beschaffungsvolumen von 3,211 Milliarden DM für die Jahre 1974 bis 1979. Die Auslieferung der Flugzeuge sollte vom dritten Quartal 1973 bis zum zweiten Quartal 1976 erfolgen.³¹⁹

So erhielt das Jagdgeschwader 71 „Richthofen“ ab September 1973 die ersten Flugzeuge, um das technische Personal zeitgerecht ausbilden zu können. Die Aufnahme des regulären

³¹⁰ BArch-MA BL 1/11743, BMVg Fü L VI 2 an den Vorsitzenden des Verteidigungsausschusses vom 15.06.1971.

³¹¹ AWX: All Weather Strike.

³¹² FBA: Fighter Bomber Attack.

³¹³ BArch-MA BL 1/11743, BMVg Fü L V 1 an LwUKdo vom 06.09.1971.

³¹⁴ Ebd., BMVg Fü L I 6 vom 20.01.1972. Als vierter Verband kam auch noch Lechfeld in Frage. Vgl.: BMVg Fü L VII 2, SBWS F-4 vom 11.10.1972.

³¹⁵ Ebd., BMVg Fü L VI 2 an den Vorsitzenden des Verteidigungsausschusses vom 15.06.1971.

³¹⁶ Ebd., BMVg Fü L V 1 an LwUKdo vom 06.09.1971.

³¹⁷ Ebd., BMVg Fü L VII 1 an Military Assistance Advisory Group vom 08.12.1971.

³¹⁸ Ebd., BMVg Fü L VII an Fü L IV vom 20.01.1972. Die Deutsche Verbindungsstelle F-4 bei HQ USAF wurde am 04.05.1972 eingerichtet. Sie unterstand truppendienstlich dem DMBV USA/CA und fachlich BMVg Fü L/SBWS F-4F. Siehe dazu auch: MatALw vom 30.06.1972.

³¹⁹ BArch-MA BL 1/17399, BMVg Fü L VII 2, SBWS F-4F vom 23.12.1975, Einführungsgenehmigung Code Nr. 4500.

Flugbetriebs begann dort im April 1974, die weiteren Geschwader folgten im Abstand von jeweils einem halben Jahr. Die Ausbildung der Techniker wurde durch Personal der Technischen Schule der Luftwaffe 1 jeweils vor Ort im Geschwader durchgeführt.³²⁰ Der Erstflug der deutschen F-4F erfolgte am 18. März 1973.

Am 21. Dezember 1977 genehmigte Staatssekretär Dr. Schnell die Beschaffung von zehn F-4E, welche die acht F-4F ersetzen sollten, die vorübergehend der US Air Force für die deutsche Ausbildung in den USA zur Verfügung gestellt worden waren.³²¹

Zu Beginn der Einführung der F-4F beim Jagdgeschwader 71 „Richthofen“ hatte der damalige Inspekteur der Luftwaffe, Generalleutnant Rall, in einem Interview³²² festgestellt: „Die F-4 Muster stehen bei der Luftwaffe voraussichtlich etwa 15 Jahre im Dienst“. Deshalb musste man sich bei solchen Zeitlinien bezüglich eines „Midlife-Update“ frühzeitig Gedanken machen. So trat, noch bevor die weiteren Verbände ihre Umrüstung am 1. Oktober 1976 abgeschlossen hatten, Anfang 1975 die Studiengruppe „Taktische Verbände“ im Führungsstab der Luftwaffe zusammen, um eine taktische Forderung für die Anpassung der F-4F an neue konventionelle Bewaffnung aufzustellen. Mit dem „Peace-Rhine“ genannten Programm wurde die F-4F im Bereich des Waffenrechners optimiert sowie mit einer leistungsfähigeren Waffenablieferungsanlage für den Luft/Luft- und Luft/Boden-Einsatz ausgerüstet. Der Einbau der Umrüstsätze erfolgte zwischen August 1980 und Februar 1984 und betraf 164 Luftfahrzeuge. Für die verbesserte Version der F-4F wurden die damals modernen Luft/Luft-Lenkflugkörper AIM 9 L SIDEWINDER und Luft/Boden-Lenkflugkörper AGM-65 B MAVERICK beschafft. Mit dem Luft/Boden-Lenkflugkörper besaß die Luftwaffe erstmals die Fähigkeit, Luft/Boden-Präzisionsangriffe durchzuführen.

Anfang der 1990er Jahre entschied der Inspekteur der Luftwaffe, dass die F-4E gegen F-4F auszutauschen sind. Damit hatten die noch verbliebenen sieben³²³ deutschen F-4E ihre Aufgabe verloren. Nach sorgfältiger Analyse aller Möglichkeiten wurde die Weiterverwendung als Übungsobjekte für „Aircraft Battle Damage Repair“ bei den deutschen Einsatzverbänden beschlossen. In dieser Rolle löste die F-4E die F-104G-Luftfahrzeugzellen ab. Die von der Nutzungsdauer her jüngsten F-4 wurden damit nach einer Dienstzeit von rund 20 Jahren außer Dienst gestellt. Die Gründe für diesen Tausch lagen jedoch im operationellen Bereich (definierte Hochrüstung von einer begrenzten Anzahl F-4F).

Im Jahr 1983 hatte der Inspekteur der Luftwaffe die Taktische Forderung für eine Kampfwertsteigerung der F-4F gebilligt. Darin wurde gefordert:

- die Bekämpfung des Gegners auf große Entfernung,
- Kampfeinsätze bei jedem Wetter,
- eine „Look-Down / Shoot-Down“ Fähigkeit,
- die Mehrfachzielbekämpfungsfähigkeit,
- die Möglichkeit, neben einer fixen Zielerfassung weitere Ziele zu erfassen („Track While Scan“) sowie
- der Einsatz von radargelenkten Lenkwaffen auch bei elektronischen Störmaßnahmen.

In der Hoffnung auf eine baldige Ablösung durch den „Jäger 90“ (spätere Bezeichnung EUROFIGHTER) wurde entschieden, dass nicht alle Luftfahrzeuge das vollständige Kampfwertsteigerungsprogramm erhalten. 40 F-4F wurden vom Juli 1990 bis zum März 1995 in die Luftangriffsversion umgerüstet, die nur eine neue lasergestützte Trägheitsnavigationsanlage und einen digitalen Luftdatenrechner beinhaltete.

³²⁰ Vgl. von Knobloch, Heinz, Bundesluftwaffe intern, Stuttgart 2008, S. 181.

³²¹ BArch-MA BL 1/17399, BMVg Fü L VII 2 / SBWS F-4F vom 23.11.1977, Einführungsgenehmigung Code Nr. 5831.

³²² Flug Revue, Februar 1974.

³²³ Zu Beginn waren dies noch zehn Luftfahrzeuge, bei Flugunfällen wurden jedoch drei Luftfahrzeuge zerstört.



Abb.: F-4F (in der neuen Version) des Jagdgeschwaders 71 „R“ in Wittmund

Die 110 Luftfahrzeuge F-4F in der Luftverteidigungsversion erhielten zusätzlich ein neues Radargerät AN/APG 65, einen neuen Missionsrechner, Startgeräte für Luft/Luft-Lenkflugkörper AMRAAM³²⁴ sowie ein neues graues Radom. Damit hatte die Luftangriffsversion wegen der Beibehaltung des schwarzen Radoms auch einen Spitznamen: „Schwarznase“. Das erste umgerüstete Luftfahrzeug der Luftverteidigungsversion wurde am 25. Februar 1991, das letzte am 12. Februar 1998 ausgeliefert. Im darauffolgenden Jahrzehnt wurden noch einmal in 65 Luftfahrzeugen der Luftverteidigungsversion neue Radarwarnanlagen und Funkgeräte sowie Videoaufzeichnungsanlagen eingerüstet.

Ausblick

Die F-4F PHANTOM blickte zum Ende ihrer Dienstzeit auf vier Jahrzehnte ununterbrochenen Einsatzes zurück. Bis zum Schluss hatte die F-4F alle an sie gestellten Anforderungen erfüllt und auch im NATO-Rahmen in der jüngsten Zeit beim „Air Policing Balticum“-Einsatz oder beim Schutz des isländischen Luftraums gute Dienste geleistet.



Abb.: Jagdgeschwader 71 „R“, 29.06.2013: letzter Flug der ersten F-4 PHANTOM, die vor 40 Jahren aus den USA nach Deutschland kam

Die letzten Luftfahrzeuge wurden im Zuge der schrittweisen Außerdienststellung und anschließenden Verwertung beim Jagdgeschwader 71 „Richthofen“ bis zum Juni 2013 betrieben.

³²⁴ AMRAAM: Advanced Medium-Range Air-to-Air Missile.

5.4 Entwicklung, Beschaffung und Betrieb des TORNADO

Das Multi-Role Combat Aircraft (MRCA)-Projekt

Als vor über vierzig Jahren im Mai 1969 die Regierungen Italiens, Großbritanniens und Deutschlands in einem „Memorandum of Understanding“ (MoU)³²⁵ die Entwicklung und Produktion des „Multi-Role Combat Aircraft“ (MRCA) unterzeichneten, war der Grundstein für eines der bedeutendsten europäischen Rüstungsprogramme gelegt. An der Nahtstelle der beiden großen Machtblöcke, der NATO und des Warschauer Paktes, bestand für das westliche Militärbündnis die Notwendigkeit, seine Verteidigung auf einen Gegner auszurichten, der für massive offensive Operationen zu Land, zur See und in der Luft gerüstet war. Zudem verfügte der Warschauer Pakt über eine starke Luftverteidigung. Vor dem Hintergrund dieser Bedrohung wurden operationelle Forderungen für ein Kampfflugzeug gestellt, die geprägt waren durch hohe Durchsetzungs- und Überlebensfähigkeit, die Fähigkeit zum extremen Tiefflug zur Überwindung der gegnerischen Luftverteidigung sowie die Fähigkeit zum präzisen Waffeneinsatz bei allen Wetterbedingungen, bei Tag und Nacht. Im Ergebnis dieser dreinationalen Entwicklung entstand der TORNADO, ein allwetterfähiges zweisitziges Kampfflugzeug, das bis heute von Deutschland, Großbritannien, Italien und auch von Saudi Arabien in unterschiedlichen Rollen genutzt wird.³²⁶

Bereits im Jahr 1967 hatten sich die Niederlande, Belgien, Kanada, Italien und die Bundesrepublik Deutschland zur „F-104-Replacement-Group“ zusammengeschlossen, um gemeinsame Planungen für ein Mehrzweckkampfflugzeug als Nachfolger für den STARFIGHTER aufzunehmen.³²⁷ Großbritannien entschloss sich noch im selben Jahr zur Teilnahme an diesem gemeinsamen Projekt.

Der Führungsstab der Luftwaffe, Referat FÜ L III 1, fertigte im Oktober 1967 einen Sprechzettel für den Inspekteur der Luftwaffe anlässlich des bevorstehenden Meetings der „Chief of Air Staff“ (Inspektoren der einzelnen NATO-Luftstreitkräfte) am 19. und 20. Oktober 1967 und skizzierte darin die Luftwaffenposition zu einem Multirolen-Luftfahrzeug als Ablösung für die F-104G und die FIAT G-91.³²⁸

Das Referat FÜ L I 4 formulierte wenig später die geforderte Charakteristik des zukünftigen Kampfflugzeugs: Einführung als „Tactical Fighter ab 1974, STOL³²⁹-Fähigkeit für Autobahnen oder Sportflugplätze, konventionelle und nukleare Bewaffnung, allwetterfähig sowie die Fähigkeit zum extremen Tiefflug und zum präzisen Waffeneinsatz.“³³⁰

Im Jahr 1968 unterzeichneten die beteiligten Länder ein erstes „Memorandum of Understanding“, das ein gemeinsames Projekt unter dem Namen „Multi-Role-Combat-Aircraft“ zum Ziel hatte.

Anlässlich einer Dienstreise des Inspektors der Luftwaffe zur Firma Messerschmidt-Bölkow am 16.08.1968 äußerte dieser seine Überraschung über den Beitritt Großbritanniens und dass durch die erhöhten Anforderungen der kanadischen Seite ein nun größeres, anspruchsvolleres und teureres Luftfahrzeug entstehen würde.³³¹ In dieser Zeit zogen Kanada und Belgien jedoch ihre Beteiligung zurück. Nachdem im weiteren Verlauf auch die Niederlande dieses Projekt aufgaben, verblieben nur noch Deutschland, Großbritannien und Italien im Projekt.

³²⁵ Zweites Memorandum of Understanding (14.05.1969), Vereinbarung über Entwicklung und Produktion. Im ersten MoU vom 17.07.1968 wurde das gemeinsame Projekt MRCA vereinbart.

³²⁶ Vgl. Jarosch, Immer im Einsatz - 50 Jahre Luftwaffe, Seite 88-98.

³²⁷ Vgl. <http://www.luftwaffe.de> - Julia A. Israel: „Tornado-Rückgrat des Westens wird 30.“ (06.12.2006).

³²⁸ BArch-MA, BL 1/4764, BMVg FÜ L III 1 vom 18.10.1967, Sprechzettel für InspL.

³²⁹ STOL: Short Take-Off and Landing.

³³⁰ Vgl. BArch-MA, BL 1/4764, BMVg FÜ L I 4 vom 31.10.1967.

³³¹ BArch-MA, BL 1/4764, BMVg FÜ L I vom 17.08.1968, Notiz über die Reise des Inspektors der Luftwaffe zu Firma Messerschmidt-Bölkow am 16.08.1968.

Die Definitionsphase im MRCA-Projekt begann im Jahr 1969. Gemäß „Operational Equipment Objective“-Katalog³³² war das Ziel der verbliebenen drei Nationen, ein Mehrzweckkampfflugzeug zu bauen, das die Rollen des konventionellen und insbesondere nuklearen Luftangriffs sowie der Luftaufklärung und der Seekriegsführung aus der Luft abdecken konnte. Im Warschauer Pakt sah man, wie bereits dargestellt, einen Gegner, der über eine starke Luftverteidigung verfügte und zugleich in der Lage war, mit einem großen Kräfteansatz selbst offensiv gegen die NATO vorzugehen. Der Schwerpunkt der daraus resultierenden operationellen Forderungen lag daher auf einer hohen Durchsetzungs- und Überlebensfähigkeit. Diese sollte unter anderem durch die Fähigkeit zum extremen Tiefflug und zum präzisen Waffeneinsatz bei allen Wetterbedingungen am Tag und in der Nacht sowie durch eine effektive Selbstschutzausstattung erreicht werden. Zusätzlich sollte eine Nutzung von „kurzen“ Startbahnen möglich sein. Großbritannien definierte außerdem den Bedarf für einen Langstreckenabfangjäger.

Um in diesem multinationalen Projekt eine adäquate Interessenvertretung der beteiligten Regierungen sicherzustellen, beschlossen die Nationen, eine gemeinsame Organisation, die „NATO Multi-Role Combat Aircraft Development and Production Management Organisation (NAMMO)“ aufzubauen. Als ausführendes Organ wurde eine eigene Agentur (Agency), die NAMMA, mit Personal aus den drei Staaten gegründet.³³³ Das Aufgabenfeld der NAMMA wurde 1987 auch auf die Betreuung während des Betriebs erweitert. Die Agentur verschmolz 1995 mit der NEFMA aus dem EUROFIGHTER-Programm zur „NATO EF 2000 and TORNADO Development, Production & Logistics Management Agency“ (NETMA).³³⁴

Im Führungsstab der Luftwaffe wurde ein Systembeauftragter für das Waffensystem (SBWS) MRCA etabliert, um frühzeitig die Luftwaffeninteressen sowohl innerhalb der Bundeswehr als auch nach außen gegenüber den anderen Nationen und der NATO-Agentur zu wahren. Bereits 1969 wurde die Zusammenarbeit mit den nichtmilitärischen Bereichen, dem Rüstungsbereich und dem Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung geregelt.³³⁵

Die am Programm beteiligten drei internationalen Industriekonzerne, British Aircraft Corporation (BAC), Messerschmitt-Bölkow-Blohm (MBB) und Fiat, schlossen sich in der unabhängigen internationalen PANAIA Aircraft GmbH mit Sitz in München zusammen, die in der Produktionsphase die Gesamtverantwortung hatte und der alleinige Ansprechpartner für die NAMMA war.

Im Jahr 1969 erging die Ausschreibung zur Entwicklung des Triebwerks. Hier setzte sich die britische Firma Rolls-Royce mit dem Turbo-Union-RB199-Triebwerk gegen die amerikanischen Hersteller Pratt & Whitney und General Electric durch, unter anderem aufgrund des angebotenen hohen Grades an Technologietransfer an die anderen beteiligten Nationen. Zur Produktion wurde das Konsortium TURBO-UNION Ltd. mit Sitz in Großbritannien gegründet, welches die Firmen Rolls-Royce, Motoren- und Turbinen-Union (MTU) und Fiat umfasste.

Am 20. Juli 1970 begann die Entwicklung, nachdem sich Großbritannien mit dem Konzept des zweisitzigen und zweistrahligen Flugzeugs durchgesetzt hatte. Geprägt von der Nutzung der Kampfflugzeuge F-104G und FIAT G-91 sowie aus Kostengründen hatte Deutschland ursprünglich nur einen Piloten und lediglich ein Triebwerk vorgesehen. Die Anzahl der Luftfahrzeuge wurde von 1.500 im Jahr 1968 über den gesamten Produktions- und Nutzungszeitraum hinweg auf letztlich 977 Stück (davon 357 für Deutschland) reduziert. Die Produktion der Baugruppen verlief arbeitsteilig. Die Cockpit- und Hecksektion sowie das Seitenleitwerk wurde durch BAC (später BAE Systems) hergestellt, MBB (später: DASA bzw. EADS) fertigte das Rumpfmittelteil und die Lufteinlässe, Fiat (später: Aeritalia bzw. Alenia Aeronautica) die Tragflächen mit den Hochauftriebshilfen.

³³² Basierend auf den „Operational Requirements“ des Führungsstabs der Luftwaffe.

³³³ BArch-MA, BL 1/7699, NKf (Neues Kampfflugzeug)-Projekt- Programm-Organisation 1968.

³³⁴ Vgl. Transformation Network Website der NATO.

³³⁵ BArch-MA BL 1/6769, Organisation Systembeauftragter für das Waffensystem MRCA, 1969 - 1973.

Die NAMMA und die PANAIA unterzeichneten am 11. August 1972 den Hauptentwicklungsvertrag. Die Endmontage fand ab 1973 auf den drei Montagelinien in Warton (Großbritannien), Manching (Deutschland) und Turin (Italien) statt.



Abb.: TORNADO Prototyp

Am 14. August 1974 hob dann der erste IDS³³⁶ Prototyp P01 in Manching zu seinem Erstflug ab, gefolgt vom Erstflug des IDS Prototypen P02 am 30. Oktober 1974 in Warton / Großbritannien und des IDS Prototypen P05 am 5. Dezember 1975 in Caselle / Italien.

Im Jahr 1976 erhielt das bis dahin als MRCA bezeichnete Luftfahrzeug den Namen TORNADO, nachdem in den vorangegangenen Jahren (auch vom Führungsstab der Luftwaffe) u.a. die Namen SCORPION, BRIGANT oder BRIGAND vorgeschlagen und wieder verworfen wurden.³³⁷

Die Kosten pro Luftfahrzeug wurden damals mit 29,2 Millionen Deutsche Mark angegeben. Zusätzliche Ausgaben für Ersatzteile, Waffen, Bodengeräte und Ausbildung wurden auf 15 Millionen Deutsche Mark pro Luftfahrzeug geschätzt.³³⁸ Auf dieser Basis wurde Mitte 1976 die Serienproduktion freigegeben. Am 6. Juni 1981 erfolgte dann die Auslieferung des ersten TORNADO IDS zu Ausbildungs- und Erprobungszwecken an die Luftwaffe. Die Übergabe des ersten TORNADO ECR erfolgte zum 21. Mai 1990.

Im Jahr 1980 wurde der erste TORNADO an das „Tri-National Tornado Training Establishment“ (TTTE) in Cottesmore / Großbritannien für die dreinationale Ausbildung der fliegenden Besatzungen ausgeliefert. Die Ausrüstung der Einsatzverbände in Großbritannien und Deutschland begann 1982, 1984 folgte Italien und 1986 der einzige Exportkunde Saudi-Arabien (mit 72 Luftfahrzeugen).

Ende 1989 wurde durch das US-Verteidigungsministerium untersucht, ob der TORNADO bei den amerikanischen Luftstreitkräften in der „Wild-Weasel“-Rolle³³⁹ eingesetzt werden könnte, um die

³³⁶ IDS: Interdiction Strike, konventionelle und nukleare Jagdbomberversion.

³³⁷ BArch-MA, BL 1/4764, BMVg Fü L III 1 vom 11.03.1969.

³³⁸ Vgl. „Der Spiegel“ (online), Nr. 19, 1976, „Wie auf einer Rakete“.

³³⁹ „Wild Weasel“ ist eine inoffizielle Bezeichnung für Luftfahrzeuge der US Air Force, die mit der Unterdrückung der feindlichen Luftabwehr (Suppression of Enemy Air Defense/SEAD) beauftragt sind.

F-4G PHANTOM zu ersetzen. Diese Überlegung wurde allerdings Anfang der 1990er Jahre zugunsten der vorhandenen F-16 wieder verworfen.³⁴⁰

Im Jahr 1995 waren noch 339 TORNADO-Kampfflugzeuge bei der Bundeswehr (Luftwaffe und Marine) im Einsatz. Der Gerätestückpreis (Preis des einzelnen Luftfahrzeugs) wurde zu dieser Zeit mit 55 Mio. Deutsche Mark veranschlagt.³⁴¹

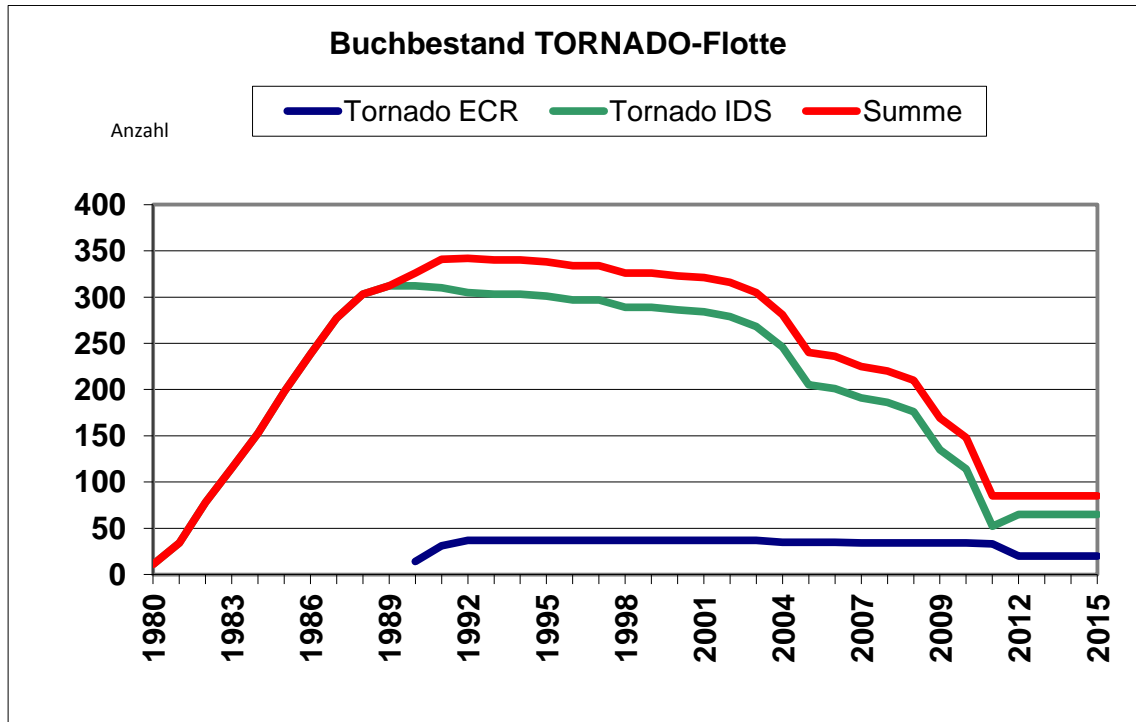


Abb.: Übersicht Anzahl TORNADO in der Bundeswehr

Der letzte neu gebaute TORNADO wurde 1999 an die Luftstreitkräfte Saudi-Arabiens ausgeliefert. Insgesamt wurden in diesem Programm 977 Luftfahrzeuge hergestellt.³⁴² Hiervon wurden 210 TORNADO IDS und 35 TORNADO ECR an die Luftwaffe sowie 112 TORNADO an die Marine ausgeliefert. Im Laufe der Nutzung gingen durch Totalverlust 47 TORNADO verloren.

Der TORNADO ECR

Nach Fertigung der letzten TORNADO IDS wurde durch den Führungsstab der Luftwaffe der Bedarf an 35 TORNADO ECR (Electronic Combat and Reconnaissance / Elektronische Kampfaufklärung) festgestellt und parlamentarisch genehmigt. Die Auslieferung erfolgte von 1990 bis 1992. Die spezielle Missionsausstattung umfasste u.a. verbesserte Cockpit-Anzeigen, einen nach vorne gerichteten Infrarotsensor und ein Emitter Location System, mit dem die präzise Positionsbestimmung von Radarsystemen möglich ist. Mit dem TORNADO ECR können feindliche Radarstellungen erkannt, identifiziert und gegebenenfalls bekämpft werden, bevor gegnerische Luftverteidigungskräfte das eigene Luftfahrzeug oder zu unterstützende Kräfte gefährden.

Auch die italienischen Luftstreitkräfte entschieden sich zur Einführung von TORNADO ECR. Sie beschafften jedoch keine neuen, sondern bauten von 1992 bis 1994 sechzehn Flugzeuge aus der

³⁴⁰ Vgl. flightglobal, „Tornado gets Wild Weasel chance“, 10. September 1988.

³⁴¹ Vgl. Deutscher Bundestag, Drucksache 13/5571, 23. September 1996.

³⁴² Vgl. PANAIA-Website, 8. Januar 2009.

IDS-Flotte um. Deutsche und italienische ECR sind somit in mehrererlei Hinsicht wie zum Beispiel bei der Avionik und den Triebwerken unterschiedlich.³⁴³



Abb.: TORNADO ECR vom Jagdbombergeschwader 32 in Piacenza / Italien

Die TORNADO ECR gehören zu den insgesamt 85 Luftfahrzeugen, die die Bundeswehr noch längerfristig nutzen wird. Softwareseitig sind die verbleibenden TORNADO IDS und ECR identisch. Bei der Hardware (z.B. Bordkanonen) gibt es Unterschiede, die ausschließen, dass alle TORNADO für sämtliche Einsatzrollen verwendet werden können.

³⁴³ Vgl. Forecast International (engl.) Tornado ECR - Archived 03/2003.

Der TORNADO in multinationalen Einsätzen

Nach einer langen Phase der politischen und militärischen Parität sowie dem Ende des Kalten Krieges kamen mit der Verschärfung des Balkankonfliktes ab 1995 TORNADO ECR des Jagdbombergeschwaders 32 und TORNADO IDS des Aufklärungsgeschwaders 51 „Immelmann“ in der Einsatzrolle RECCE (Reconnaissance) bis 2001 zum Einsatz. Dabei beteiligte sich die Bundeswehr im Jahr 1999 mit dem Einsatzgeschwader 1 der Luftwaffe erstmals seit ihrem Bestehen im Rahmen der Operation „Allied Force“ aktiv an Kampfeinsätzen. Mit den Einsatzflügen der TORNADO RECCE und ECR hat die Luftwaffe einen wichtigen Beitrag zur Unterstützung und zum Schutz alliierter Kräfte geleistet.



Abb.: TORNADO RECCE des AG 51 im Einsatz in Afghanistan

Die gemachten Erfahrungen sowie die außerordentlichen Ergebnisse während des Einsatzes auf dem Balkan waren letztendlich ein wesentlicher Beweggrund für die internationale Gemeinschaft, auch im Rahmen der Internationalen Sicherheitsunterstützungskräfte ISAF auf die Fähigkeiten der TORNADO RECCE zurückzugreifen.

Mit Beschluss des Deutschen Bundestages vom 9. März 2007 zum Einsatz einer fliegenden Aufklärungskomponente in Afghanistan waren ab April 2007 bis zum November 2010 dauerhaft sechs Luftfahrzeuge TORNADO RECCE mit dem Auftrag zur abbildenden Aufklärung und Überwachung aus der Luft in Mazar-e-Sharif stationiert. In Vorbereitung und Verlauf dieses Einsatzes waren zahlreiche Vorlagen durch den Führungsstab der Luftwaffe an die politische Leitung notwendig, um generelle Fragen und Details zu klären.³⁴⁴

TORNADO Flottenumfang und -zusammensetzung

Infolge der seit 1989 veränderten sicherheitspolitischen Lage sowie der künftigen Abdeckung des Fähigkeitsspektrums Luftangriff durch das Waffensystem EUROFIGHTER, musste die Luftwaffe den Bestand an Luftfahrzeugen TORNADO auf letztlich 85 reduzieren.³⁴⁵ An den, im Rahmen der Reduzierung, nicht mehr benötigten Luftfahrzeugen führte die Luftwaffe vor der Ausphasung eine

³⁴⁴ Vgl. BMVg Fü L III 3 vom 07.03.2007, Ergebnisprotokoll zur 4. Koordinierungsbesprechung Fü L III „Einsatz TORNADO RECCE bei ISAF“ am 06.03.2007 und BMVg Fü L II 5 Vortragsnotiz an InspL vom April 2007, Austausch von Lfz TORNADO IDS/RECCE während des AFG-Einsatzes.

³⁴⁵ Vgl. <http://www.luftwaffe.de> (07.03.2013).

Hochwertteilengewinnung durch Luftfahrzeuge, die im Bestand der Luftwaffe verblieben, durchliefen eine Nutzungsdauerverlängerung und erforderliche Programme zur Modernisierung.³⁴⁶

Das Waffensystem TORNADO ist bis zur Herstellung der vollen Luft/Boden-Fähigkeit des Waffensystems EUROFIGHTER das wichtigste Kampfflugzeug der Luftwaffe für den Luftangriff. Mit der „Weisung für die Luftwaffe 02/2005“ und dem „Flottenkonzept für bemannte und unbemannte Kampfflugzeuge“ aus dem Jahr 2006 wurde auch das Fähigkeitsprofil für die Luftwaffe definiert, für das Waffensystem TORNADO fähigkeitsbezogen abgeleitet und im Ergebnis der Umfang der Flotte auf 85 Luftfahrzeuge³⁴⁷, bestehend aus TORNADO IDS und ECR, festgelegt:³⁴⁸

- Luftangriff mit Bordkanone (IDS), un gelenkten Effektoren (IDS/ECR), Präzisionsbewaffnung GBU 24 (IDS) und Modularer Abstandswaffe TAURUS (IDS),
- Taktische Luftaufklärung mit dem GAF RECCE Pod und dem RECCELite (IDS),
- Niederhalten der gegnerischen Luftverteidigung (SEAD) mit LFK HARM (ECR),
- Seekriegsführung aus der Luft (IDS) und
- Nukleare Teilhabe (IDS).

Im Zusammenhang mit der Einführung des Waffensystems EUROFIGHTER wurde entschieden, das Waffensystem TORNADO in Teilen durch die Luft/Boden-fähige Version des EUROFIGHTER zu ersetzen. Dies erforderte die Anpassung des TORNADO-Bestandes. Auf Grund des verspäteten Zulaufs der EUROFIGHTER wurde zwischenzeitlich aus Einsatzgründen die Flottenreduzierung TORNADO zunächst auf 2016 verschoben.³⁴⁹

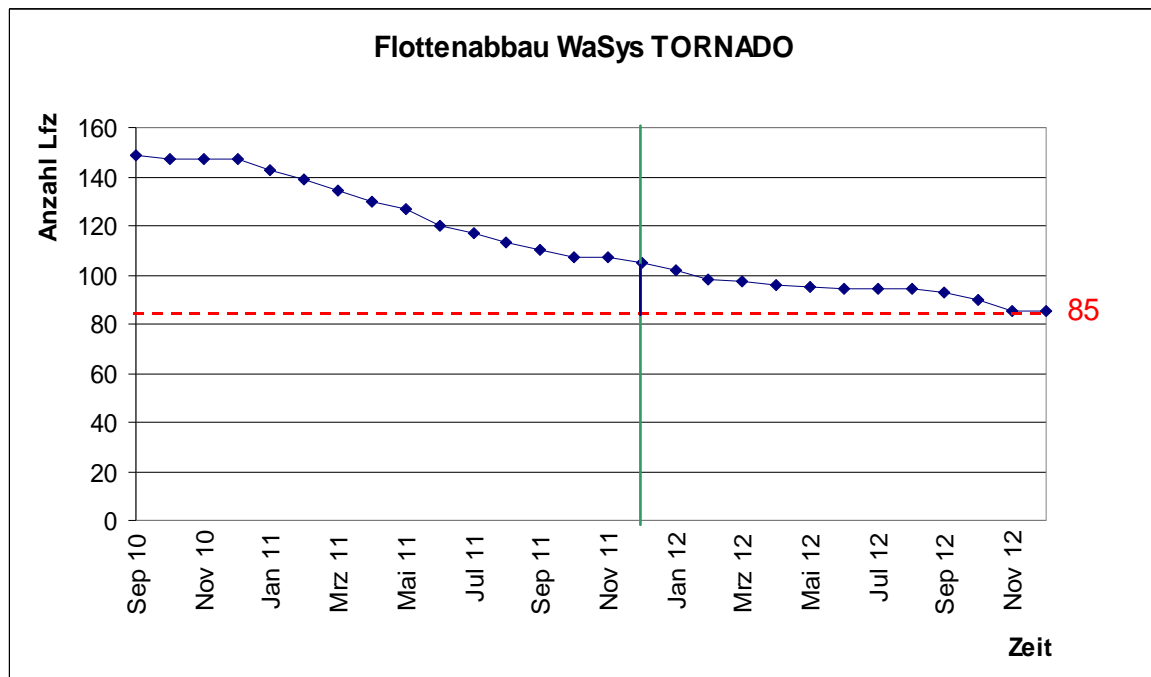


Abb.: Reduzierung der TORNADO-Flotte

³⁴⁶ Ebd.

³⁴⁷ Insgesamt soll die TORNADO-Flotte zukünftig 90 Luftfahrzeuge umfassen. Fünf dieser Lfz werden vom Rüstungsbereich zur Durchführung von Erprobungsflügen und Tests, weitere zwei Lfz für die technisch-logistische Ausbildung an der TSLw 1 benötigt.

³⁴⁸ BMVg FÜ L III 5 vom 10.10.2006, „Flottenkonzept bemannte und unbemannte Kampfflugzeuge 2006“.

³⁴⁹ Zur Realisierung der Zielstruktur hatte sich der Führungsstab der Luftwaffe auf eine „weiche Ausphasung“, d.h. Ausschöpfung des Restpotenzials der TORNADO-Flotte, abgestützt.

Die angespannte Situation im Bundeshaushalt / Einzelplan 14 führte im Jahr 2010 auch zu Einschnitten in der Materialerhaltung der Luftfahrzeuge der Bundeswehr. Daher wurden zur Konsolidierung und notwendigen Priorisierung der knappen finanziellen Ressourcen durch den Inspekteur der Luftwaffe steuernde Eingriffe vorgenommen. Unter anderem wurden die Materialerhaltungsausgaben für das Waffensystem TORNADO vorzeitig bereits ab dem Jahr 2011 auf den Erhalt der vorgesehenen 85 TORNADO konzentriert und die Reduzierung auf das Jahr 2013 ausgerichtet.³⁵⁰

Die Nutzungsdauerverlängerung

Um das Fähigkeitsspektrum bis mindestens 2025 sicherstellen zu können, durchläuft das Waffensystem TORNADO zum Erhalt der Einsatzfähigkeit seit 2003 ein Nutzungsdauerverlängerungsprogramm. Es beinhaltet die Erweiterung der Qualifikation und Musterzulassung für die funktionale Ausrüstung von 4.000 auf 8.000 Flugstunden und für die Triebwerke von 3.000 auf 7.500 Betriebsstunden. In beiden Fällen geschieht die Nutzungsdauerverlängerung im Wesentlichen durch den Austausch von lebensdauerbegrenzenden Komponenten.

Dieses Maßnahmenpaket wird überwiegend im Systemunterstützungszentrum Luftfahrzeugtechnik in ERDING und bei der Firma CASSIDIAN in Manching (gehört zur Firma EADS) durchgeführt. Der Abschluss der Nutzungsdauerverlängerungsmaßnahmen ist für 2017 geplant.

Das Modernisierungsprogramm

Luftfahrzeuge TORNADO, die im Bestand der Luftwaffe verbleiben, durchlaufen neben der o.a. Nutzungsdauerverlängerung auch diverse Modernisierungsprogramme.^{351 352}



Abb.: TORNADO vom Jagdbombergeschwader 33 mit moderner Bewaffnung

Der TORNADO IDS ist die Grundversion des deutschen Jagdbombers. Die mehrstufige Kampfwertsteigerung dieser Grundversion umfasste neben einer umfangreichen Änderung der „Avionic System Software Tornado in Ada“ (ASSTA) zahlreiche Integrationen von Waffen und Ausrüstung

³⁵⁰ Vgl. BMVg Fü L II 5 vom 09.02.2011, Verlauf des Flottenabbaus beim Waffensystem TORNADO zur Einnahme der Zielstruktur.

³⁵¹ Vgl. <http://www.luftwaffe.de>.

³⁵² Vgl. Führungsstab der Luftwaffe, Das Waffensystem PA200 TORNADO (Stand März 2012).

über eine „Link-16-Datenverbindung“ bis hin zur Verbesserung der Selbstschutzausstattung (TORNADO Defensive Aids Subsystem).

Die Einrüstung des ASSTA-3-Pakets in den TORNADO ist für alle verbleibenden 85 Luftwaffen-TORNADO, einschließlich TORNADO ECR, vorgesehen. Bis zum Jahr 2018 sollen diese Luftfahrzeuge auf den Stand ASSTA 3 umgerüstet sein.

Mit einem umfangreichen Modernisierungspaket im Rahmen von Nachrüstprogrammen stellt die Luftwaffe sicher, dass das Waffensystem TORNADO bis über 2025 hinaus in den zugewiesenen Einsatzrollen weiterhin im NATO-Rahmen einsatzfähig bleibt. Das Nachrüstprogramm dient insbesondere der Verbesserung der Wirksamkeit im Einsatz und der Schaffung der Fähigkeit zur echtzeitnahen penetrierenden sowie abstandsfähigen Ziel- und Wirkungsaufklärung bei Tag und Nacht. Gleichzeitig werden die Selbstschutzfähigkeiten des Luftfahrzeugs deutlich verbessert und Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Fähigkeit zum Niederhalten der bodengebundenen Luftverteidigung ergriffen. Der Umfang aller damit verbundenen Einzelvorhaben ist auf die Zielstruktur von 85 Luftfahrzeugen ausgelegt. Das Modernisierungsprogramm ist in mehrere Teilschritte aufgeteilt und soll durch ein Upgrade der Avionik System Software in Verbindung mit Hardware-Einrüstungen bis 2018 erreicht werden.



Abb.: Erstflug des ASSTA 3 TORNADO

Der Erstflug des ersten auf ASSTA 3 Standard umgerüsteten TORNADO fand am 8. Februar 2012 in MANCHING statt. Mitte 2012 wurde das erste präzisionswaffenfähige Luftfahrzeug an die Truppe ausgeliefert und im Herbst desselben Jahres die Einsatzprüfung mit der neu einzuführenden Präzisionswaffe GBU 54 durchgeführt.

In Ergänzung zu den dargestellten Modernisierungsmaßnahmen beschriftet der Führungsstab der Luftwaffe zur schnellen Reaktion auf dringenden operationellen Bedarf, wo immer erforderlich und möglich, den Weg des Einsatzsofortbedarfs (ESB). Die Realisierung des „ESB RECCELite“ war hierfür ein eindrucksvolles Beispiel. Nur 16 Monate vergingen von der Antragstellung des Luftwaffenführungskommandos (Juni 2008) über die Erstellung der bedarfsbegründenden Unterlagen, die Billigung des Einsatzsofortbedarfs durch Staatssekretär Wolf (Februar 2009), den Vertragsabschluss, die Lieferung der Geräte, die Ausbildung des fliegerischen und technischen Personals bis zur Nutzung in Afghanistan. Im Rahmen der Beschaffungsrichtlinien „Customer Product Management“ (CPM) wurde diese Anfangsausstattung ab 2012 durch weitere Systeme ergänzt.

Im Rahmen der Stationierungsentscheidung wurde u.a. die Auflösung des Jagdbombergeschwaders 32 und die Stationierung der ECR-Flotte beim Aufklärungsgeschwader 51 „I“ am Standort Jagel als zweitem TORNADO-Standort neben dem Jagdbombergeschwader 33 in Büchel beschlossen.

Fazit

Das Waffensystem TORNADO hat sich als deutscher Beitrag zu den EU- und NATO-Luftstreitkräften bewährt. Bis die Luftwaffe in der Lage ist, mit dem EUROFIGHTER die vorgesehenen durchhaltefähigen Einsatzmodule zu stellen, wird das Waffensystem TORNADO im gesamten Spektrum des Luftangriffs weiter gefordert. Dafür werden die TORNADO der Zielstruktur über eine breite Palette an Bewaffnung verfügen, die sich flexibel auch in neue Szenarien und Planungen der anderen Teilstreitkräfte einbringen lässt. Zukünftig wird das Waffensystem TORNADO die Aufgaben „Taktische Luftaufklärung (RECCE)“, „Unterdrückung der gegnerischen bodengebundenen Luftverteidigung (SEAD)“, „Bekämpfung von Überwasserseestreitkräften“ sowie „Konventioneller und nuklearer Luftangriff“ wahrnehmen können.

Die umfassenden Modernisierungsmaßnahmen bedeuten einen erheblichen Fähigkeitszuwachs in allen Einsatzarten und machen das Waffensystem TORNADO auch über das Jahr 2025 hinaus zu einer zukunftsorientierten Fähigkeitskategorie in der Hand des streitkräftegemeinsamen militärischen Planers.

5.5 Das „ROLAND-PATRIOT-Abkommen“ im Spiegel der ministeriellen Arbeit

Das mobile Flugabwehrraketensystem PATRIOT wurde Ende der 1960er Jahre von den amerikanischen Unternehmen Raytheon und Lockheed zur Bekämpfung von Luftfahrzeugen entwickelt und stand ab 1982 in den USA im Einsatz. Durch die Veränderung des Bedrohungsspektrums hin zu einer Bedrohung überwiegend durch taktische ballistische Raketen und taktische Flugkörper wurden später eine Weiterentwicklung und eine Kampfwertanpassung des PATRIOT-Systems erforderlich.

Das Waffensystem ROLAND war eine deutsch-französische Kooperationsentwicklung aus den 1970er Jahren und diente als allwetterfähiges Flugabwehrraketensystem zur Bekämpfung tief- und tiefstfliegender Luftfahrzeuge.

Am 6. Dezember 1983 unterzeichneten der US-amerikanische Verteidigungsminister Caspar Weinberger und der deutsche Verteidigungsminister Manfred Wörner ein Abkommen über gemeinsame Maßnahmen zur Stärkung der Luftverteidigung in Mitteleuropa.³⁵³ Die als „ROLAND-PATRIOT-Abkommen“ bekannt gewordene Vereinbarung wurde durch eine Durchführungsvereinbarung vom 12. Juli 1984 sowie eine Fortschreibung vom 5. Dezember 1986 ergänzt. Dem folgte, nach Empfehlung des Inspektors der Luftwaffe vom 2. Februar 1989, die Einführungs-genehmigung für das deutsche PATRIOT-System (GE-PATRIOT) vom 27. Februar 1989 durch den damaligen Staatssekretär Dr. Pfahls.

Das Abkommen beinhaltete die Beschaffung von ROLAND- und PATRIOT-Waffensystemen durch die USA und die Bundesrepublik Deutschland. So verpflichtete sich Deutschland, insgesamt 27 Systeme ROLAND sowie 14 Systeme PATRIOT zu beschaffen, an die USA zu übereignen und durch Deutschland zu bemannen und zu betreiben („US-owned Systems“). Im Gegenzug sollten die USA 14 Systeme PATRIOT und 12 weitere (ausschließlich für den Einsatz bestimmte) taktische Systeme PATRIOT beschaffen und sie Deutschland zur Bemannung und zum Betrieb zur Verfügung stellen („US-provided Systems“). Deutschland verpflichtete sich, mit diesen Systemen den Objektschutz für US-Flugplätze in Deutschland sicher zu stellen. Die Vereinbarung galt zunächst für zehn Jahre. Drei Jahre vor Ablauf des Abkommens sollte mit Neuverhandlungen begonnen werden.³⁵⁴

³⁵³ Vgl. BArch-MA, BL 1/54585, PATRIOT-Konzepte 1986-89.

³⁵⁴ Vgl. BMVg Fü L VI 3 vom 27. und 28.08.1992, Überlegungen zur weiteren Nutzung nach Vertragsablauf.

Als erster ROLAND-Verband der Luftwaffe wurde die Flugabwehrraketengruppe 42 am 1. April 1987 in Schöneck aufgestellt, die in der Folgezeit Pilotaufgaben für die Einführung von ROLAND in die Luftwaffe bei den Flugabwehrraketengruppen 41 in Wangerland und 43 in Leipheim übernahm. Die Flugabwehrraketengruppe 42 übernahm zudem die im „ROLAND-PATRIOT-Abkommen“ geregelte Aufgabe des Schutzes amerikanischer Flugplätze in Deutschland.



Abb.: ROLAND auf einem Flugplatz der Luftwaffe

Dem Führungsstab der Luftwaffe wurde sehr schnell deutlich, dass insbesondere die PATRIOT-Systeme sehr hohe Materialerhaltungskosten verursachten. Vor diesem Hintergrund nahm das Referat Fü L V 4 ab November 1987 Verhandlungen mit dem amerikanischen Projektmanager für PATRIOT zur Reduzierung der Materialerhaltungskosten auf.³⁵⁵ Dem PATRIOT Projektmanager wurde hierzu am 25. Januar 1990 durch Fü L V 4 vorgeschlagen, die beabsichtigten Kostenreduzierungen hauptsächlich durch eine Verringerung des zukünftig erwarteten Änderungsaufkommens der Hard- und Software zu erreichen. Hierbei wurde eine Reduzierung der Materialerhaltungskosten von bislang 1,4 Milliarden DM (für einen Zeitraum von 20 Jahren) um 40% prognostiziert. Die Vorschläge wurden von den Verhandlungspartnern, insbesondere dem PATRIOT Projektmanager, einem amerikanischen Oberst, zunächst lediglich zur Kenntnis genommen. Die Sichtweise des Führungsstabs der Luftwaffe hierzu wurde am 30. Januar 1990 in einer Vortragsnotiz des Referats Fü L V 4 an den Inspekteur der Luftwaffe³⁵⁶ verdeutlicht, in der als Luftwaffenposition in den anstehenden Verhandlungen auch die Drohung mit einer einseitigen deutschen Kostenreduzierung im Materialerhaltungsprogramm für die Lenkflugkörper vorgeschlagen wurde. Damit wollte man eine gemeinsame Lösung für alle am PATRIOT Projekt beteiligten Nationen erreichen.

Mit Abschluss dieser Verhandlungen im März 1990 wurden die Vorschläge des Führungsstabs der Luftwaffe Fü L V 4 angenommen und berücksichtigt. Durch eine Verlängerung der Inspektionsintervalle von sieben auf zehn Jahre, eine generelle Reduzierung der Anzahl der einer Zustandskontrolle unterliegenden Lenkflugkörper um etwa 80% sowie eine Reduzierung der Betriebskosten durch industrielle Unterstützungsleistungen und Instandsetzungseinrichtungen konnte eine Gesamtreduzierung der Materialerhaltungskosten von ca. 50% für den Planungszeitraum

³⁵⁵ BMVg Fü L V 4 vom 31.03.1987, Logistisches Konzept für das Waffensystem PATRIOT.

³⁵⁶ BMVg Fü L V 4 vom 30.01.1990, Vortragsnotiz an InspL zur Reduzierung der Materialerhaltungskosten für Lenkflugkörper PATRIOT.

1991 bis 2011 vereinbart werden. Auch die Vereinbarungen über die Reduzierungen von Alterungsprogrammen sowie von Verschüssen im Rahmen der Munitionsüberwachung trugen zu diesem Ergebnis bei.

Damit hatte es Fü L V 4 innerhalb kurzer Zeit nicht nur geschafft, ein gutes Verhandlungsergebnis zu erreichen, sondern auch die Verhandlungen noch so rechtzeitig zu Ende zu bringen, dass die anstehenden deutschen Haushaltsplanungen das Ergebnis berücksichtigen konnten.

Das erzielte Ergebnis bedeutete aber auch den Verzicht auf den Einsatz von operationell nutzbaren Lenkflugkörpern für Ausbildung und Übungen, was insbesondere bei den NATO-Dienststellen für taktische Überprüfungen auf Unverständnis stieß. So musste die Stabsabteilung Fü L III dem Inspekteur der Luftwaffe in einer Sofortunterrichtung vom 17. April 1991 melden, dass die Flugabwehrraketengruppe 21 bei ihrer taktischen NATO-Überprüfung im Bereich „Readiness“ aufgrund dieser Maßnahmen eine unzureichende Note bekommen hatte. Fü L III wertete dies als Versuch von SHAPE, Druck gegen diese Maßnahme zu machen.³⁵⁷

Am 27. Mai 1991 konnte der Nutzungsbeauftragte für das Waffensystem PATRIOT im Fü L V 4 dem Inspekteur der Luftwaffe melden, dass das Verhandlungsergebnis zur Kostenreduzierung nun auch von der Firma Raytheon bestätigt worden war. Die Firma hatte im Vorfeld erheblichen Widerstand geleistet.³⁵⁸

Insgesamt sollten 2.387 Lenkflugkörper (davon 840 US-provided/US-owned) bis Ende des Jahres 2003 ausgeliefert werden. Bis Mai 1991 waren bereits 1.282 ausgeliefert und fünf verschossen worden. Zum 10. Juni 1991 sollten die ersten sieben modernisierten PAC-2 Lenkflugkörper (PATRIOT Advanced Capability Stufe 2) übernommen und mittelfristig über 20 weitere Maßnahmen zur Kostenreduzierung untersucht werden. Im Ergebnis führten diese Maßnahmen zur Kostenreduzierung zwar zu erheblichen Einsparungen, dennoch überstiegen mittelfristig die Lenkflugkörper-Materialerhaltungskosten die im Bundeswehrplan hierfür vorgesehenen Finanzmittel. Somit wäre im Sommer 1991 die einzige Alternative die Reduzierung der Lenkflugkörper gewesen.³⁵⁹

Zwischenzeitlich hatten sich jedoch die weltpolitische Lage und die Sicherheitslage für die Bundesrepublik Deutschland durch die deutsche Wiedervereinigung und die Auflösung des Warschauer Paktes maßgeblich verändert und das Konzept eines grenznahen „Cluster-Gürtels“ in der bodengebundenen Luftverteidigung erübrigt.

So konnten letztlich die Austausch- und Inspektionsintervalle abermals auf nun 15 Jahre verlängert werden. Im Führungsstab der Luftwaffe ging man bei Fü L V 4 am 8. Juni 1993 davon aus, dass durch diese Verlängerung, bei einer angenommenen Gesamtlebensdauer von 30 Jahren, ein Inspektionsintervall wegfallen und damit rund 200 Millionen DM eingespart werden könnten.³⁶⁰

Vor diesem Hintergrund erließ der Inspekteur der Luftwaffe am 28. Januar 1994 das „Konzept für Führung und Einsatz der Flugabwehrraketenverbände der Luftwaffe“³⁶¹ sowie am 22. Juni 1995 das „Konzept für die logistische Einsatzunterstützung der Flugabwehrraketenverbände der Luftwaffe im beweglichen Einsatz“.³⁶²

³⁵⁷ BArch-MA, BL 1/62721, BMVg Fü L III 1 / Fü L III 2 vom 17.04.1991.

³⁵⁸ BMVg Fü L V 4, Nutzungsbeauftragter PATRIOT, Vortragsnotiz für InspL.

³⁵⁹ BMVg Fü L V 4, Nutzungsbeauftragter PATRIOT, Vortragsnotiz für Chef des Stabes Fü L vom 21.09.1992.

³⁶⁰ BMVg Fü L V 4, Sprechzettel für Stabsabteilungsleiter Fü L V zur Verlängerung der Austauschintervalle / Inspektionsintervalle von 10 auf 15 Jahre.

³⁶¹ BArch-MA, BL 1/65183, BMVg InspL vom 28.01.1994.

³⁶² BMVg Fü L V 1 vom 22.06.1995, „Konzept für die logistische Einsatzunterstützung der FlaRak-Verbände der Luftwaffe im beweglichen Einsatz“.



Abb.: Mobile PATRIOT-Abschussvorrichtung der Luftwaffe

In Zusammenarbeit mit der Hauptabteilung Rüstung im Bundesministerium der Verteidigung strebten die Stabsabteilungen Fü L III und Fü L V eine Umrüstung und Kampfwertsteigerung des PATRIOT-Systems für 1995 und 1996 an und gingen davon aus, dass sämtliche Umrüstungsprogramme bis Anfang 1997 abgeschlossen sein würden.

In einer Vortragsnotiz von Fü L VI 3 vom 13. August 1996 wurde dem Inspekteur der Luftwaffe die Haltung der USA sowie die eigene Position zur Verlängerung des Abkommens dargelegt³⁶³. Der Inspekteur stimmte am 16. August 1996 der Vortragsnotiz zu und beauftragte eine Abstimmung des Sachverhalts mit den beteiligten Organisationsbereichen sowie eine Vorlage an den Minister. Im Ergebnis kam es schließlich im November 1996 im Verteidigungsministerium zu der Entscheidung, die „US-owned“ PATRIOT im Jahr 2005 und die „US-owned“ ROLAND im Jahr 1998 zu übernehmen.

Am 11. April 1997 meldete der Fü L VI 3 dem Inspekteur der Luftwaffe in einer Sofortunterrichtung, dass durch Preissteigerungen bei der US-Industrie die Kosten für die geplanten Kampfwertsteigerungen von 824 Millionen DM auf 1,33 Milliarden DM steigen würden.³⁶⁴ Dies bewertete das Referat Fü L VI 3 so, dass mit den ursprünglich eingeplanten Mitteln von 824 Millionen DM nun die Anzahl der umzurüstenden Waffensysteme verändert und die Einzelelemente der „Kampfwertanpassung 2“ priorisiert werden müssten. Eine Anpassung der Finanzplanung schien keine Option zu sein.

Die Entscheidung des Inspektors der Luftwaffe hielt Fü L VI 3 in einem Sprechzettel für den Inspekteur zum Luftwaffenrat am 23. Mai 1997 fest.³⁶⁵ Danach konnten nur noch 19 statt 27 Systeme auf die „Kampfwertanpassung 2“ und nur 19 statt 76 Systeme auf PAC-3-fähige Startgeräte (PATRIOT Advanced Capability Stufe 3) umgerüstet werden. Dies hatte zur Folge, dass nur drei statt vier Verbände (mit jeweils sechs Staffeln) auf die „Kampfwertanpassung 2“ umgerüstet werden konnten.

Bereits drei Monate später machte sich dann auch die Planung zur Einführung des Waffensystems EUROFIGHTER mit den damit einhergehenden haushalterischen Konsequenzen bemerkbar. So

³⁶³ BMVg Fü L VI 3 Vortragsnotiz an InspL vom 13.08.1996.

³⁶⁴ BMVg Fü L VI 3 Sofortunterrichtung für InspL vom 11.04.1997.

³⁶⁵ BMVg Fü L VI 3 vom 21.05.1997, Sprechzettel für InspL anlässlich Luftwaffenrat am 23.05.1997.

berichtete das Referat FÜ L VI 3 am 28. August 1997 an den Inspekteur der Luftwaffe, dass die Anzahl der bereits im Mai des Jahres auf 19 reduzierten PAC-3-fähigen Startsysteme abermals aus Kostengründen auf nun 13 verringert werden müsste. Die Beschaffung sollte dann in zwei Schritten vollzogen werden, zunächst sieben Systeme im Jahr 2002 und schließlich sechs Systeme im Jahr 2004.

In einer Hintergrundinformation vom 8. Juni 1998 für den Inspekteur der Luftwaffe anlässlich seines Truppenbesuchs beim Flugabwehrraketengeschwader 4 wurde er darüber informiert, dass es auf amerikanischer Seite zu Verzögerungen bei der Lieferung der PAC-3 Lenkflugkörper komme, so dass nun die ersten 200 Stück ab 2003 und weitere 100 Stück ab 2010 zulaufen sollten.



Abb.: PATRIOT bei einer NATO-Übung

Die Kampfwertanpassung 2 für das PATRIOT- System wurde im Juli 2008 abgeschlossen, als die Flugabwehrraketengruppe 22 als erster Verband über PAC-3 verfügte und damit eines der nach wie vor modernsten verfügbaren Flugabwehrsysteme der Welt einsatzfähig hatte.

Zeitgleich mit der Reduzierung der umzurüstenden PATRIOT-Systeme wurden die Verhandlungen der Folgevereinbarung zum „ROLAND-PATRIOT-Abkommen“ abgeschlossen. Nach Informationen der Hauptabteilung Rüstung Rü II 6 vom 22. Juli 1997 und Rü VI 5 vom 27. Januar 1998 umfasste die neue, maßgeblich durch den Führungsstab der Luftwaffe mitgestaltete Vereinbarung Regelungen zur Eigentumsübergabe an Deutschland und dessen Übernahme von Einsatzverpflichtungen.

Im Gegenzug verpflichteten sich die USA, das Eigentum von 21 „US-owned“ ROLAND zum 1. Januar 1998 und 12 „US-provided“ PATRIOT zum 1. Dezember 2001 an Deutschland zu übergeben. Die 12 „US-owned“ PATRIOT Systeme sollten zum 1. Dezember 2001 als „US-provided“ Systeme verwendet und zum 1. Dezember 2005 als Eigentum an Deutschland übergeben werden.

Dabei fiel Deutschland die Übernahme von Einsatzverpflichtungen bei den amerikanischen NATO-Hauptverteidigungskräften mit zwei PATRIOT-Bataillonen mit jeweils 6 Feereinheiten in der Zeit vom 1. Januar 1998 bis 1. Dezember 2005 zu. Des Weiteren stellte Deutschland den USA zwei Bataillons-Äquivalente PATRIOT mit bis zu drei Feereinheiten, zwei Bataillons-Äquivalente HAWK

mit bis zu zwei Feereinheiten und zwei Bataillons-Äquivalente ROLAND mit bis zu 14 Waffensystemen für „Artikel 5 und nicht Artikel 5-Einsätze der NATO“³⁶⁶ zur Verfügung.

Die ROLAND-PATRIOT-Folgevereinbarung wurde schließlich am Rande der Münchner Sicherheitskonferenz durch den amerikanischen Verteidigungsminister Cohen und den deutschen Verteidigungsminister Rühle am 7. Dezember 1998 unterzeichnet. Im Zuge der Strukturänderungen der Bundeswehr wurden dann ab Ende der 1990er Jahre die ROLAND-Systeme außer Dienst gestellt.

5.6 Objektschutz in der Luftwaffe

Die Luftwaffensicherungstruppe, die die Kernfähigkeiten des Objektschutzes in der Luftwaffe abbildet, ist heute bei Auslandseinsätzen unter Beteiligung der Luftwaffe nicht mehr wegzudenken. Ihre Entstehungsgeschichte beginnt erst in den 1980er Jahren. Bis dahin erfolgte der Schutz von Luftwaffenanlagen durch „Bodenverteidigungssoldaten“ in den Unteroffizier-Lehr- und Sicherungsstaffeln sowie in den Sicherungsstaffeln und -zügen der Geschwader und Verbände der Luftwaffe. Oftmals waren diese Soldaten für diese Aufgabe lediglich in Zweitfunktion ausgebildet.

Die bis Anfang der 1980er Jahre angewandte Form des Schutzes von Luftwaffenanlagen erwies sich danach als nicht mehr ausreichend. Der Grund war, dass die NATO nun neben der quantitativen Überlegenheit des Warschauer Paktes (WP) auch von verbesserten qualitativen Fähigkeiten ausging. Durch neue Waffensysteme der dritten Generation sah die NATO den WP in der Lage, nunmehr auch Ziele in der Tiefe des Raumes bekämpfen zu können, was bis dahin als wenig wahrscheinlich galt. Damit stieg die Gefahr, Breschen in die integrierte NATO-Luftverteidigung schlagen zu können, die es ermöglichen könnten, wichtige Objekte - insbesondere die Flugplätze - gleich zu Beginn eines Konfliktes anzugreifen und zu zerstören. Der Objektschutz als Verstärkung des Raumschutzes der integrierten NATO-Luftverteidigung gewann dadurch erheblich an Bedeutung.

Aber auch aus anderen Gründen sah man den Schutz der Luftwaffenanlagen in dieser Zeit als nicht mehr bedrohungsgerecht an. Spionage, Sabotage, Zersetzung, subversive Angriffe mit terroristischem Hintergrund oder Anschläge krimineller Art stellten schon im Frieden eine Bedrohung von Luftwaffenanlagen dar, für die die bis dahin bestehende „Bodenverteidigung“ nicht mehr adäquat war. Wenn in Krisenzeiten zusätzlich Maßnahmen des verdeckten Kampfes durch die „Truppen besonderer Bestimmung“ (SPETSNAZ) des Warschauer Paktes und im Krieg Luftangriffe und Luftlandungen die eigenen Luftwaffenanlagen gefährdeten, reichten die bisherigen Maßnahmen erst recht nicht mehr aus. Dem Objektschutz an den von der Luftwaffe genutzten Flugplätzen und Flugkörperstellungen kam deshalb eine entscheidende Rolle bei der Erhaltung der eigenen Einsatzbereitschaft sowie der Verteidigungsfähigkeit des ganzen Landes zu.

In einem Artikel in der Europäischen Wehrkunde 9/1983 stellte der Inspekteur der Luftwaffe den „völlig unzureichenden“ Schutz der von der Luftwaffe genutzten Flugplätze fest. Auch die bereits an den Flugplätzen in dieser Zeit eingesetzten (optisch gerichteten) Flugabwehrkanonen 20 mm Zwillig (im Wirkverbund mit den Maschinengewehren auf Zwillingsockellafetten und den Waffen der „Fliegerabwehr aller Truppen“) reichten nach seiner Auffassung für einen bedrohungsgerechten Schutz der Luftwaffenanlagen nicht aus. Entscheidend für diese Bewertung

³⁶⁶ Im Nordatlantikvertrag ist in Artikel 5 der Bündnisfall als bewaffneter Angriff mit der Reaktion der gemeinsamen Ausübung des in Artikel 51 der Satzung der UN anerkannten Rechts der Selbstverteidigung bezeichnet. Mit dem Bündnisfall regelt Art. 5 des NATO-Vertrages in Verbindung mit Art. 115a GG eine weitere Einsatzmöglichkeit der Bundeswehr. Die Bundeswehr kann auch eingesetzt werden, wenn ein NATO-Bündnispartner angegriffen wird.

war auch, dass die Luftwaffe wegen der Kürzungen ihres Etats auf die Beschaffung des (radargestützten) Flugabwehrraketensystems ROLAND (zunächst) verzichten musste.³⁶⁷

Eine Maßnahme zur Verbesserung des Schutzes der Luftwaffenanlagen war 1984 die Einrichtung der Luftwaffensicherungstruppe durch den Inspekteur der Luftwaffe. Seine Absicht war, mit der Luftwaffensicherungstruppe nunmehr Fachleute mit eigener Fachausbildung und eigenem Werdegang bereitzustellen. In Erstfunktion wurden nunmehr ausgebildet:

Luftwaffensicherungspersonal, Flugabwehrpersonal, Luftraumbeobachter sowie ABC Abwehr- und Selbstschutz (ABC/Se)-Personal. Kampf- und Objektkommandanten wurden auf speziellen Lehrgängen an der Kampftruppenschule 1 des Heeres, der ABC/Se-Schule, der Flugabwehr-Schule des Heeres und der Pionierschule weitergebildet. Die Reform war gleichzeitig geeignet, den Objektschutz in der Luftwaffe zu professionalisieren und attraktiver zu machen.

Mitte der 1980er Jahre konnte die Luftwaffe dann mit der Beschaffung des Flugabwehrraketensystems ROLAND auch materiell eine Verbesserung im Schutz ihrer Anlagen verwirklichen. So stellte der Inspekteur der Luftwaffe 1986 fest:

„Insgesamt hat die Luftwaffe auf dem Gebiet ‚Schutz von Luftwaffenanlagen‘ Fortschritte gemacht. Die konzeptionellen Arbeiten an der Weiterentwicklung dieser Aufgabe und das Schaffen noch benötigter Führungs- und Planungsgrundlagen werden mit Nachdruck vorangetrieben und in den nächsten Jahren zusätzlich positive Impulse geben. Die Notwendigkeit, zunächst überleben zu müssen, um danach kämpfen zu können, ist sicher keine neue Erkenntnis. Sie ist aber in den letzten Jahren tiefer in das Bewusstsein aller eingedrungen. Der Aufgabe ‚Schutz von Luftwaffenanlagen‘ haben sich alle Verbände der Luftwaffe zu stellen.“³⁶⁸

Am 1. April 1987 wurde als weiterer Schritt das Konzept „Objektschutz in der Luftwaffe“ erlassen,³⁶⁹ mit dem der geänderten Bedrohungslage für die Luftwaffenanlagen Rechnung getragen werden sollte. Auch terminologisch wollte man von dem alten Begriff „Schutz von Luftwaffenanlagen“ weg und sprach deshalb nur noch von „Objekten der Luftwaffe“. Mit diesem Konzept wurde der heutige Luftwaffensicherungsdienst mit den Einsatzformen des „Aktiven Objektschutzes“ (Bewachung, Infanteristischer Objektschutz, Flugabwehr im Objektschutz) und des „Passiven Objektschutzes“ (Absicherung, Tarnen und Täuschen, Auflockerung, ABC-Abwehr/ Selbstschutz, Räumen und Lähmen, Brandschutz, Kampfmittelbeseitigung, Schadensbekämpfung) geschaffen. Dieses Konzept hat sich nach Umsetzung durch die Verbände der Luftwaffe in den zurückliegenden Jahren bewährt.

Objektschutz der Luftwaffe im Rahmen der Krisenreaktionskräfte

Mit der Verabschiedung einer neuen NATO-Strategie für „Out-of-Area“-Einsätze im Jahr 1992, der Klarstellung der Beteiligung von deutschen Truppen an diesen Einsätzen durch das Bundesverfassungsgericht im Jahr 1994 und der aufflammenden Krise auf dem Balkan musste die Luftwaffe sich nunmehr vornehmlich an begrenzten mobilen Einsätzen orientieren. Diesen Anforderungen folgte die Einteilung der Luftwaffenkräfte in schnell einsetzbare Krisenreaktionskräfte und Hauptverteidigungskräfte. Die klassische Aufgabe des Objektschutzes in der Luftwaffe musste somit entsprechend angepasst werden.

Am 14. März 1995 beauftragte der Führungsstab der Luftwaffe Fü L III das Luftwaffenführungskommando, eine Untersuchung zum Herstellen einer Grundbefähigung im Objektschutz für

³⁶⁷ Europäische Wehrkunde 10/1983: „Die Luftwaffe beabsichtigte deshalb Anfang der 80er Jahre als Ergänzung zur Flak 20 mm ein Bodenstartgestell zum Verschießen des vorhandenen Luft/Luft-Lenkflugkörpers AIM-9L zu entwickeln; bekämpft werden sollten damit FK kurzer Reichweite.“

³⁶⁸ Wehrausbildung Beiheft 1/1986 „Schutz von Luftwaffenanlagen“.

³⁶⁹ BMVg InspL / Fü L III / Fü L III 1 - Az 31-05-23/VS-NfD vom 01.04.1987.

Krisenreaktionskräfte der Luftwaffe durchzuführen. Das Untersuchungsergebnis legte das Luftwaffenführungskommando am 5. April 1995 vor. Darin war vorgesehen, dass die Krisenreaktionsausbildung für das Objektschutzpersonal in einem neu aufzustellenden Objektschutzbataillon stattfinden und längstens sechs Monate dauern sollte. Man nahm also Abstand von der Teilnahme des Objektschutzpersonals an einer möglichen zentralen Krisenreaktionsausbildung und wollte eine mehr auf die speziellen Einsatzbedürfnisse des Objektschutzes ausgerichtete Ausbildung etablieren.

Das damals aufgestellte Objektschutzbataillon sollte neben einem Stab drei Luftwaffensicherungsstaffeln führen, denen entweder die Fachaufgabe der Startbahn-Instandsetzung (Airfield Damage Repair/ADR) sowie Kampfmittelbeseitigung (Explosive Ordnance Disposal/EOD), der Flugabwehr (FlaObjS) oder der ABC-Abwehr und des Selbstschutzes (ABC-Abw/Se) zugeordnet wurden. Der Befehlshaber des Luftwaffenführungskommandos bevorzugte dabei, die drei Luftwaffensicherungszüge der Staffel mit Flugabwehraufgaben den drei Flugabwehrraketengruppen, die mit ROLAND ausgestattet waren, zuzuordnen und die Luftwaffensicherungsstaffel mit der Fachaufgabe Startbahninstandsetzung und Kampfmittelbeseitigung der Luftwaffenpionierlehrkompanie in Diepholz anzugliedern.

Konzeptionell sollten die Objektschutzkräfte den Krisenreaktions-Verbänden nach Bedarf modular zugeordnet werden. Das Luftwaffenführungskommando empfahl als Standort für das Objektschutzbataillon Fürstenfeldbruck. Man ging von einem gesamten Personalumfang von 1.195 in der Mehrzahl militärischen Kräften aus.³⁷⁰

Als erste Reaktion auf das Untersuchungsergebnis wies der Führungsstab der Luftwaffe Fü L V die Standortempfehlung Fürstenfeldbruck wie folgt als unbegründet zurück: eine Standortentscheidung wäre noch zu früh und zudem wäre auch ein Bataillonsstab nur dann begründbar, wenn die überwiegende Anzahl der Einheiten an einem Standort lägen. Dies sah das Untersuchungsergebnis jedoch nicht vor.³⁷¹

Um das weitere Vorgehen zu regeln, fand am 11. Mai 1995 im Führungsstab der Luftwaffe ein Abstimmungsgespräch statt. Dabei wurde beschlossen, eine Ministervorlage zum Objektschutz in der Luftwaffe zu erstellen. Somit erarbeitete Fü L III 1 eine Auftrags- und Aufgabenbeschreibung zur Begründung einer neuen Organisation im Objektschutz der Luftwaffe. Das Luftwaffenführungskommando sollte auf der Basis zweier alternativ vorgegebener Strukturmodelle sein Untersuchungsergebnis überarbeiten und für diese beiden Modelle Dienstpostenforderungen und Begründungen für Dotierungshöhen vorlegen. Die Ergebnisse sollten nach eingehender Prüfung durch die zuständigen Referate im Führungsstab der Luftwaffe und einer Mitzeichnung durch die zuständigen anderen Dienststellen im Ministerium dem Inspekteur der Luftwaffe bis 30. Juni 1995 vorgelegt werden.³⁷²

Der diesbezügliche Lagevortrag zur Unterrichtung beim Inspekteur der Luftwaffe fand schließlich am 10. August 1995 statt. Der Inspekteur wies dabei darauf hin, dass eine Anpassung des Objektschutzes in der Luftwaffe an das erweiterte Aufgabenspektrum notwendig wäre. Kern der operationellen Begründung für die Aufstellung eines Objektschutzbataillons müsste die Verbesserung der Überlebensfähigkeit der Krisenreaktions-Verbände der Luftwaffe sein. Den höchsten Bedarf an Kräften des „Infanteristischen Objektschutzes“ hätten die Flugabwehrraket Verbände aufgrund ihres Einsatzes außerhalb von gesicherten Anlagen. Der geplante Kräfteansatz schien dem Inspekteur ein „worst case“-Ansatz zu sein und wurde von ihm als unrealistisch angesehen, insbesondere da noch weitere Objektschutzkräfte außerhalb des Objektschutzbataillons vorhanden wären. Zudem unterstrich er, dass die für Einsätze geplanten Kräfte des Objektschutzbataillons mindestens mit Grundwehrdienstleistenden, die mehr als 12

³⁷⁰ BArch-MA, BL 1/59300, LwFüKdo an BMVg Fü L III 1 vom 05.04.1995 und Fü L III vom 10.04.1995.

³⁷¹ Ebd. BMVg Fü L V 2 an Fü L III 1 vom 19.04.1995.

³⁷² Ebd. BMVg Fü L III 1 vom 12.05.1995.

Monate Wehrdienst leisten (W12+), ausgestattet werden müssten. Der Stabsabteilungsleiter Fü L IV erläuterte schließlich die Variante einer Stationierung des Objektschutzbataillons im Raum Jever, Wangerland und Diepholz, wodurch die Stationierung von weiten Teilen des Bataillons an einem zentralen Ort (Jever) gegeben wäre.

Der Inspekteur wies schließlich an, eine Feinausplanung für ein Objektschutzbataillon im Raum Jever mit einer 30%igen Reduzierung des geplanten Umfangs im „Infanteristischen Objektschutz“ durchzuführen. Die Stationierung sollte so geplant werden, dass der Bataillonsstab zunächst in Wittmund, später dann in Jever eingerichtet wird. Die Staffeln InfObjS und ABC-Abw/Se sollten in Jever stationiert werden, die Staffel Fla (STINGER) in Wangerland und die Staffel ADR/EOD in Diepholz.³⁷³



Abb.: Plakat „Objektschutz in der Luftwaffe“

In der weiteren Bearbeitung dieser Angelegenheit blieb die Federführung bei Fü L III 1. Die Unterrichtung des Bundesministers der Verteidigung durch den Inspekteur der Luftwaffe war für den 20. September 1995 geplant. Die Ergebnisse der Feinausplanung sowie zur Stationierung sollten dem Inspekteur dann Anfang Dezember 1995 vorgetragen werden, so dass der Minister noch Ende des Jahres unterrichtet werden konnte.³⁷⁴

Ende des Jahres 1995 wurde dann dem Minister vorgetragen, dass es die Absicht der Luftwaffe wäre, die Verbände mit Krisenreaktions-Auftrag mit jeweils zwei aktiven Sicherungszügen auszustatten. Zusätzlich zu den bereits ausgestatteten fliegenden Verbänden müssten die Flugabwehrraketengeschwader 1 in Husum und 3 in Oldenburg sowie ein Zug beim Luftwaffenversorgungsregiment 4 in Mosbach ausgestattet werden. Das Objektschutzbataillon wurde mit dem Aufbau einer Zusatzbefähigung durch eine Zentralisierung von 1.000 Dienstposten begründet. Es sollte als „Force Provider“ für die Krisenreaktions-Verbände dienen. Der Finanzbedarf für die Aufstellung und den Betrieb wurde mit 14,5 Millionen DM investiv und 7 Millionen DM jährlichen Betriebskosten veranschlagt.³⁷⁵

Der Verteidigungsminister stimmte der Planung am 11. Januar 1996 zu und unterrichtete das Parlament, so dass der Chef des Stabes Fü L am 17. Januar 1996 den unterstellten Bereich bis auf

³⁷³ BArch-MA, BL 1/59300, BMVg Fü L III 1 vom 11.08.1995.

³⁷⁴ Ebd. BMVg Fü L III 1 vom 17.08.1995.

³⁷⁵ BArch-MA, BL 1/61309, BMVg Fü L III 1 vom 13.12.1995.

Geschwader-/Regimentsebene über die geplanten Veränderungen informieren konnte. Die Maßnahmen zur Aufstellung des Objektschutzbataillons sollten demzufolge bereits im IV. Quartal 1996 beginnen.³⁷⁶

Am 18. April 1996 erließ der Inspekteur der Luftwaffe das neue Konzept „Objektschutz in der Luftwaffe“,³⁷⁷ am 5. Mai 1998 folgte die Luftwaffendienstvorschrift „Objektschutz in der Luftwaffe“. Auf dieser Weisungslage basierend war der Objektschutz in der Luftwaffe bis zum Jahr 2000 wie folgt organisiert: Verbandseigene Erstbefähigung (Luftwaffensicherungszüge), Zusatzbefähigung mit den Kräften eines Objektschutzbataillons der Luftwaffe mit den Einsatzformen InfObjS, FlaObjS, ABC-Abw/Se, Brandschutz, EOR/EOD/IEDD und ADR.

Die Umstrukturierung der Bundeswehr sah in dem Eckwertepapier des Generalinspektors der Bundeswehr vom Jahr 2000³⁷⁸ keine Änderungen für den Objektschutz in der Luftwaffe vor. Lediglich die ABC-Abwehr mit fachverwandten Aufgaben (Brandschutz, Kampfmittelabwehr) wurde in der Streitkräftebasis zusammengefasst. Die für den Übergang in die Luftwaffenstruktur 5 eingerichtete Projektgruppe „Weiterentwicklung Lw“ (PGWELw) stellte am 10. Juli 2000 fest:

„Die Aufgabe Objektschutz ist als bewährter Verbund und integraler Bestandteil des Einsatzauftrages der Luftwaffe auch zukünftig grundsätzlich unverändert durch Luftwaffenkräfte sicherzustellen [...]. Die Trennung des ObjSLw in verbandseigene Erstbefähigung und Zusatzbefähigung (ObjSBtLw) hat sich bewährt, bedarf jedoch der Anpassung.“

Die Notwendigkeit zur Erhaltung des Objektschutzes der Luftwaffe in den verschiedenen Einsatzformen wurde als integraler Bestandteil des Einsatzauftrages der Luftwaffe nicht in Frage gestellt. Zur Steigerung der Durchhaltefähigkeit und zur Verbesserung der Wirksamkeit im Krisenreaktions-Einsatz sollten die Objektschutzkräfte der Luftwaffe jedoch - insbesondere in den passiven Einsatzformen - konzentriert werden. Für ein fliegendes Einsatzgeschwader mit nuklearer Teilhabe sollte der Infanteristische Objektschutz zudem weiterhin sichergestellt werden. Organisatorisch bestand dabei die Absicht, vier Objektschutzbataillone aufzustellen, die jeweils einem Luftwaffendivisionskommando unterstellt sein sollten. Daneben musste die Aufwuchsfähigkeit für den Objektschutz in den Verbänden der Luftwaffe für die Landesverteidigung durch „V-gestellte Einheiten/Teileinheiten“ (werden im Verteidigungsfall mit Reservisten aufgefüllt) sichergestellt werden.³⁷⁹

³⁷⁶ Ebd. BMVg Fü L III an StAL I, IV, V, VI vom 18.01.1996.

³⁷⁷ BMVg InspL / Fü L III 1 vom 18.04.1996.

³⁷⁸ BMVg Fü S VI 2 - Az 09-02-04 vom 23.05.2000, Eckwerte für die konzeptionelle und planerische Weiterentwicklung der Streitkräfte.

³⁷⁹ BMVg Fü L III, ProjGrpWeiterentwicklungLw vom 02.08.2000.

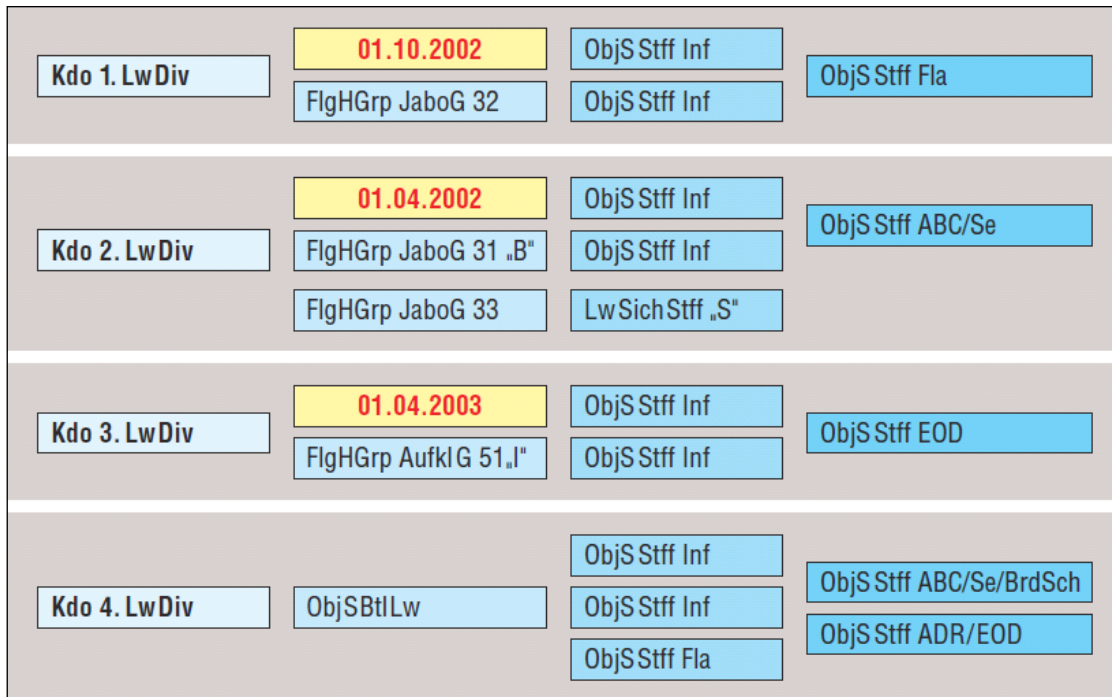


Abb.: Objektschutz in der Luftwaffenstruktur 5

Die bisher auf alle fliegenden Verbände der Luftwaffe verteilten Kräfte des luftwaffenspezifischen Objektschutzes wurden dann tatsächlich in drei Fliegerhorstgruppen bei den fliegenden Kampfverbänden Jagdbombergeschwader 31 „B“ in Kerpen, 32 in Lechfeld und Aufklärungsgeschwader 51 „I“ in Kropp mit jeweils drei Staffeln konzentriert.



Abb.: Ein US-Soldat und ein deutscher Soldat der Luftwaffensicherungsstaffel S des Jagdbombergeschwaders 33 während einer gemeinsamen Anti-Terror-Übung

Davon wurden jeweils zwei Staffeln für den „Infanteristischen Objektschutz“ vorgesehen. Eine dritte Staffel deckte in je einem Verband die Einsatzform Flugabwehr (STINGER), EOR/EOD oder ABC-Abw/Se ab. Dazu sollten alle Luftwaffensicherungsstaffeln außer denen im Objektschutz-

bataillon der Luftwaffe und der Luftwaffensicherungsstaffel „S“ beim Jagdbombergeschwader 33 in Cochem-Braunfels aufgelöst werden.³⁸⁰

Diese Struktur wurde bis ins Jahr 2003 umgesetzt. Das Referat Fü L III 3 erarbeitete zudem eine neue Konzeption zum Objektschutz in der Luftwaffe, die im Oktober 2003 erlassen wurde.³⁸¹

Bereits ein Jahr später wurden weitere grundlegende Veränderungen der Bundeswehr in der Ausrichtung der Streitkräfte auf den Einsatz verfügt. Ziel der Neuausrichtung der Bundeswehr war es dabei, die Streitkräfte an das veränderte Aufgaben- und Fähigkeitsprofil anzupassen. Konfliktverhütung, Krisenbewältigung und der Kampf gegen den internationalen Terrorismus gehörten nun ebenso zum Aufgabenspektrum der Bundeswehr wie der Schutz Deutschlands, die Unterstützung unserer Bündnispartner, Rettungs- und Evakuierungseinsätze sowie Hilfeleistungen und internationale Kooperation.

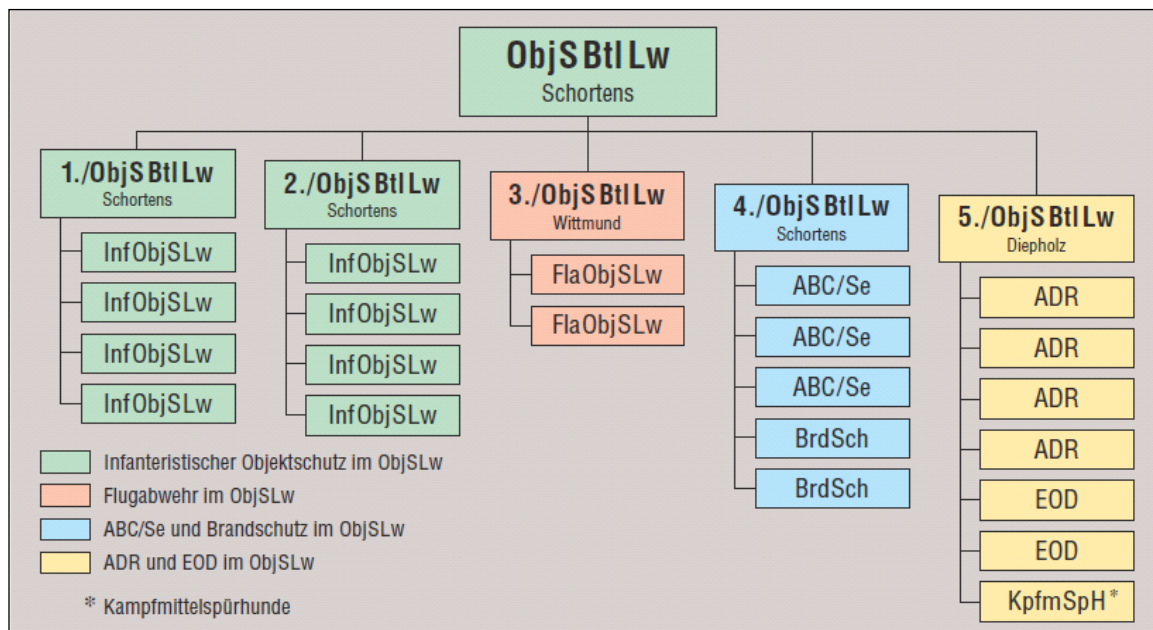


Abb.: Das Objektschutzbataillon der Luftwaffe

Bereits Anfang 2004 erarbeitete der Führungsstab der Luftwaffe die „Planungsabsichten der Luftwaffe“ und damit die Basis für die organisatorischen Maßnahmen zur Einrichtung einer fähigkeitsbestimmten Organisationsstruktur. Dazu hatte der Generalinspekteur der Bundeswehr am 1. März 2004 mit der „Weisung zur Weiterentwicklung der Streitkräfte“ alle Teilstreitkräfte aufgefordert.³⁸²

Mit der „Weisung für die Luftwaffe 02/2005“ vom 1. Februar 2005³⁸³ wurden die Vorgaben der politischen Leitung und des Generalinspektors durch die Luftwaffenführung umgesetzt. Die Luftwaffenkräfte wurden nun in die Kräftekategorien „Eingreifkräfte, Stabilisierungskräfte und Unterstützungskräfte“ eingeteilt. Der Verbund von aktiven und passiven Fähigkeiten im Objektschutz Luftwaffe sollte zukünftig in einem Objektschutzregiment mit drei Objektschutzbataillonen abgebildet werden. Ziel war es, durch eine noch stärkere Konzentration der

³⁸⁰ Luftwaffenamt / POCAR vom 02.03.2001, LwStruktur 5 - Neue Horizonte, Ausgabe 2, S. 8.

³⁸¹ BMVg Fü L III 3 - Az 32-13-00 vom 17.10.2003 „Einzelkonzeption Objektschutz in der Luftwaffe“.

³⁸² Luftwaffenamt / POCAR, Neue Horizonte, Sonderausgabe April 2005.

³⁸³ BMVg Fü L III 1 vom 01.02.2005, Weisung für die Luftwaffe 02/2005 „Konzeptionelle Ableitung der Luftwaffenstruktur 6“.

Objektschutzkräfte deren Verfügbarkeit zu erhöhen sowie eine einheitliche truppdienstliche Führung in der Ausbildung und im Einsatz sicherzustellen.

Am 31. Oktober 2005 wurde die Luftwaffendienstvorschrift „Objektschutz in der Luftwaffe“ außer Kraft gesetzt und durch das „Einsatzkonzept Objektschutz in der Luftwaffe“ ersetzt. Am 30. Juni 2006 wurden schließlich das damalige Objektschutzbataillon Luftwaffe sowie die Fliegerhorstgruppen in den Jagdbombergeschwadern 31 „B“ und 32 und dem Aufklärungsgeschwader 51 „I“ aufgelöst und zum 1. Juli 2006 das Objektschutzregiment der Luftwaffe aufgestellt.

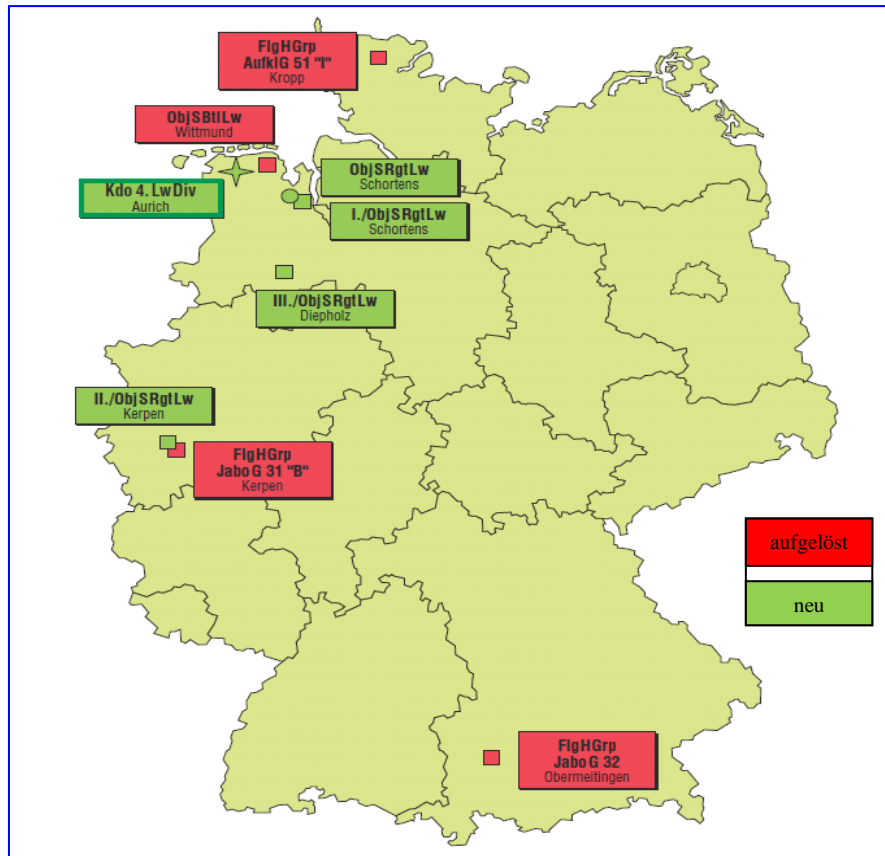


Abb.: Objektschutz der Luftwaffe in der aktuellen Struktur

5.7 Radarführungsdienst und Einsatzführungsdienst

Für die Planung und den Aufbau des Flugmelde- und Leitdienstes der Luftwaffe, der später als Radarführungsdienst bezeichnet wurde (heute: Einsatzführungsdienst) sowie für die Übernahme der amerikanischen und britischen Radarstellungen und den Neubau von Radarstellungen in der Bundesrepublik Deutschland war im Verteidigungsministerium ab 1956 die Unterabteilung VI und hier insbesondere das Referat VI 3 / Flugmelde- und Flugleitdienst (später Fü L VI 3) zuständig. Dieses Referat stimmte sich in der Wahrnehmung seiner Aufgaben mit den Referaten Fü L II 3 / Luftverteidigung und Fü L VI 5 / Radar, Elektronik, Navigation und Fernmeldetechnik ab.³⁸⁴

Während der Aufbauphase des Verteidigungsministeriums fehlte es in den zuständigen Referaten für den Radarführungsdienst an den selbstverständlichsten Dingen. Als besonders große Hilfe in dieser Zeit erwies sich die „Military Assistance and Advisory Group“ (MAAG), die der US-Botschaft angegliedert war und unermüdlich Betriebs- und Gerätevorschriften sowie Fachleute aus dem

³⁸⁴ Vgl. „Chronik des Radarführungsdienstes von 1959 bis 1989“.

Bereich der 4. ATAF herbeischaffte, um den Angehörigen des Bundesministeriums der Verteidigung das nötigste Wissen zu vermitteln.³⁸⁵



Abb.: Die Anfänge des Radarführungsdienstes

General Kamhuber, ab 1957 Inspekteur der Luftwaffe, stand aufgrund seiner Erfahrungen als Chef der Nachtjagd in der alten Luftwaffe dem Radarführungsdienst sehr aufgeschlossen gegenüber und erkannte frühzeitig, dass ein gut funktionierender Radarführungsdienst die Voraussetzung für eine erfolgreiche Luftverteidigung war. Seine Unterstützung für diesen Bereich bei den politischen Instanzen war in der ersten Zeit des Aufbaus unschätzbar.³⁸⁶

Bis zum Fall der Mauer hatten die Alliierten die Luftsicherungsaufgaben zunächst sektoral, d.h. innerhalb ihrer jeweiligen Besatzungszonen wahrgenommen. Der Führungsstab der Luftwaffe trieb in der Aufbauphase unter anderem die Einrichtung und den sukzessiven Ausbau des damaligen Flugmelde- und Flugleitdienstes - dem heutigen Einsatzführungsdienst der Luftwaffe - in einem „integrierten“ Ansatz, d.h. in engster Abstimmung mit den Westalliierten voran.

Die Führungsorganisation wurde voll in die Kommandostruktur des „NATO Integrated Air Defense Systems“ (NATINADS) integriert, eine rein nationale Führungsstruktur gab es nicht. Die Verbände des Flugmelde- und Flugleitdienstes wurden der 2. ATAF (Allied Tactical Air Force) und der 4. ATAF sowie den damaligen SOC (Sector Operation Center) fachlich unterstellt. Tägliches Brot des Führungsstabs der Luftwaffe war dabei die Abstimmung und Koordination von Taktik, Technik und Verfahren mit den Westalliierten.

Im Jahr 1964 wurde im Führungsstab der Luftwaffe die Unterabteilung Fü L VI aufgelöst. Damit ging die ministerielle Zuständigkeit für den Radarführungsdienst auf die Unterabteilung Fü L III und hier zunächst auf das Referat Fü L III 6 über.

Nach der Umgliederung der Luftwaffe im Jahr 1970 (Fachkommandostruktur) gingen die Zuständigkeiten für den Radarführungsdienst auf das Referat Fü L III 5 über, für planerische Aspekte zeichnete allerdings das Referat Fü L VI 5 verantwortlich.³⁸⁷

³⁸⁵ Vgl. Bericht von Oberst a.D. Max Wels vom 4. November 1975, seinerzeit erster Referent im BMVg VI D (später VI 3) für den Radarführungsdienst.

³⁸⁶ Ebd.

³⁸⁷ Vgl. Chronik des Radarführungsdienstes von 1959 bis 1989.

Die Phase der Konsolidierung und Modernisierung in den 1970er Jahren wurde mit der Einführung des NATO-Gefechtsführungssystems NADGE (NATO Air Defense Ground Environment) in den gesamten NATO-Verbund von Norwegen bis in die Türkei eingeleitet. Dies bedeutete für den Führungsstab der Luftwaffe wiederum enge Abstimmungen im internationalen Bereich zur Einführung eines neuen, leistungsfähigeren Gefechtsführungssystems auf der Basis eines zur damaligen Zeit hochmodernen Datenverarbeitungssystems und die Einrüstung leistungstärkerer Radargeräte.

In Süddeutschland wurde ab 1980 das bisherige amerikanische Gefechtsführungssystem durch das System GEADGE (German Air Defense Ground Environment) der Firma Hughes ersetzt.

Bereits Mitte der 1970er Jahre begannen im Führungsstab der Luftwaffe die Planungen zur Entwicklung eines luftgestützten Frühwarn- und Luftraumüberwachungssystems. Am Ende dieses Prozesses begründeten 13 NATO-Nationen im Dezember 1978 die „NATO Airborne Warning and Control System Program Management Organization“ (NAPMO) als multinationales Kooperationsprogramm für die Entwicklung und Beschaffung des fliegenden NATO-Frühwarn- und Kontrollsystems AWACS³⁸⁸. Die AWACS-Flotte der NATO wurde zwischen 1980 und 1985 in Dienst gestellt.



Abb.: E3-AWACS Boeing B-707

Begründet durch die Tatsache, dass die einzelnen Nationen nicht mehr in der Lage waren, eine wirkungsvolle Luftverteidigung allein mit eigenen Kräften und Mitteln sicherzustellen, gewann die Integrierte NATO-Luftverteidigung zunehmend an Bedeutung und wurde zum übergeordneten Kriterium nationaler Luftverteidigungsanstrengungen.

In Zentraleuropa wurde die Gliederung in 2. und 4. ATAF beibehalten und gefestigt. Seitens der Luftwaffe wurden den ATAF als Luftverteidigungskräfte im Rahmen des NATINADS fliegende Jagdverbände, Flugabwehrraketenregimenter mit den Systemen HAWK, NIKE, ROLAND und PATRIOT sowie als Führungsmittel die damaligen Fernmelderegimenter mit ihren Control and Reporting Centers (CRC) und Radarstellungen unterstellt. Dem Auftrag des jetzt so genannten Radarführungsdienstes zur Frühwarnung, Luftraumüberwachung und Führung der vorgenannten Luftverteidigungssysteme entsprechend, erfolgte der Dienst 24 Stunden am Tag / 7 Tage die Woche und umfasste die Aufgaben der Luftlageerstellung, der Identifizierung, des Jägerleitdienstes und der Flugabwehrraketen-Zielzuweisung.

³⁸⁸ AWACS: Airborne Warning and Control System (fliegendes Radarsystem zur luftgestützten Luftraumaufklärung und -überwachung mit dem Ziel der Früherkennung und Vorwarnung).



Abb.: Antennenanlage eines „Control and Reporting Center“ (CRC)

Bei klar erkennbarem Willen zu einer vollständig integrierten NATO-Luftverteidigung ergaben sich aufgrund der Entwicklungsdiskrepanzen zwischen der 2. und 4. ATAF gleichwohl Schwierigkeiten in der Umsetzung, mit denen sich der Führungsstab der Luftwaffe zu befassen hatte. Dies galt in besonderem Maße für die Entwicklung unterschiedlicher Führungssysteme, in Teilen aber auch hinsichtlich der Vorschriftenlage.

Nach dem Fall der Berliner Mauer 1989 und nach Erlangen der vollen Souveränität 1990 kamen auf die Führungsorganisation der Luftwaffe und damit den Führungsstab der Luftwaffe umfangreiche Aufgaben zu. Prägend war dabei neben der Integration der Verbände und Systeme der Bundeswehr und der Nationalen Volksarmee der DDR, verbunden mit umfangreichen Reduzierungen, der Aufbau nationaler Führungsstrukturen, die sowohl mit den NATO-Strukturen für NATINADS kompatibel waren als auch dem Anspruch auf Wahrung rein nationaler Aufgaben und Interessen gerecht wurden.

Mit der Übernahme der vollen Souveränität im gesamten deutschen Luftraum im Oktober 1990 und der damit verbundenen alleinverantwortlichen Wahrnehmung lufthoheitlicher Aufgaben („Air Policing“) wuchs der Radarführungsdienst der Luftwaffe mit Übernahme der ehemals durch die NVA betriebenen Luftverteidigungsgefechtsstände Parchim, Spröttau, Pragsdorf und Schönwalde zunächst einmal auf insgesamt 14 „Control and Reporting Centers“, zuzüglich dem „National Sector Operation Center“ (NSOC) Fürstenwalde³⁸⁹, auf. Zuvor gingen im Zeitraum Oktober 1989 bis Juni 1990 die Fernmelderegimenter 31 bis 34, die nahezu 30 Jahre die Struktur des Dienstteilbereiches bestimmt hatten, im Rahmen einer Umgliederung in die Radarführungskommandos 1 in Goch und 2 in Meßstetten über. Diese wurden jedoch mit Einnahme der Luftwaffenstruktur 4 zum 1. April 1993 wieder auf die Regimentsebene (RadarFüRgt 1 bzw. 2) zurückgeführt.

³⁸⁹ Die Einrichtung eines nationalen Gefechtsstandes war aus den Regelungen des „Zwei-plus-Vier-Vertrages“ heraus erforderlich. Das NSOC Fürstenwalde wurde 1994 aufgelöst.



Abb.: Mobile Radarantenne des Tiefflieger Melde- und Leitdienstes

Darüber hinaus verfügte der Radarführungsdienst zu diesem Zeitpunkt noch über zwei Abteilungen des „Tiefflieger Melde- und Leitdienstes“ (TMLD) mit insgesamt sechs Kompanien, die bis dahin die Erfassungslücken entlang der innerdeutschen Grenze zu schließen hatten. Während der „Tiefflieger Melde- und Leitdienst“ aufgrund der nun nicht mehr gegebenen Bedrohung in den Jahren 1989/90³⁹⁰ aufgelöst werden konnte, wurde die Anzahl der „Control and Reporting Center“ mit den Zwischenschritten der Luftwaffenstrukturen 3, 4 und 5 ab 1991 beginnend sukzessive reduziert.

Oberst a.D. Günter Pfannschmidt, zu dieser Zeit der für den Radarführungsdienst zuständige Referent im Führungsstab der Luftwaffe berichtete dazu:

„In meiner Zeit beim Führungsstab der Luftwaffe erhielt die Luftwaffe mit der Wiedervereinigung den Auftrag, die Lufthoheit über dem gesamten Gebiet der Bundesrepublik Deutschland zu gewährleisten. Der Radarführungsdienst der Luftwaffe hatte dabei die Überwachung des Luftraums sicherzustellen.“

Nach der völkerrechtlich verbindlichen Lage („Zwei-plus-Vier-Vertrag“) war dieser Auftrag in den neuen Bundesländern ausschließlich mit nationalen Kräften zu erfüllen. Eine Verlagerung von NATO-finanzierten Mitteln des Radarführungsdienstes der Luftwaffe aus den alten Bundesländern kam nicht in Betracht. Zur Aufgabenerfüllung wurden damals von ursprünglich sieben „Funktechnischen Bataillonen“ vier mit insgesamt 12 Radarstellungen weiterbetrieben. Von insgesamt 330 überwiegend mobilen Radargeräten (12 verschiedene Typen) wurden rund 60 (nur noch 2 Typen: P 37 als Rundsucharadargerät und PRW 13 als Höhenmessgerät) für den Dauereinsatz übernommen.

Aufgrund der Tatsache, dass die veralteten russischen Radargeräte und Datenverarbeitungsanlagen nicht annähernd westlichen Standards entsprachen, ergaben sich Risiken, die zu einer Gefährdung der Flugsicherheit hätten führen können. An dieser Bewertung änderte auch das

³⁹⁰ Am 14. Dezember 1990 wurde der Tieffliegermelde- und Leitdienst (TMLD) von seinem Auftrag entbunden, da er seine militärische Funktion verloren hatte.

Radargerät AN/FPS-117 in Berlin-Tempelhof nichts, das 1993 von der US-Air Force übernommen und für eine Übergangsphase weitergenutzt wurde.

Vor dem geschilderten Hintergrund war daher eine rasche Modernisierung des Radarführungsdienstes der Luftwaffe im Bereich der neuen Bundesländer zwingend erforderlich. Da zum damaligen Zeitpunkt der Radarführungsdienst bereits über eine Vielzahl von Systemen unterschiedlicher Hersteller verfügte (vier verschiedene Typen von Radargeräten und drei unterschiedliche Gefechtsführungssysteme), wurde beschlossen, wenn operationell vertretbar, die Typenvielfalt nicht weiter zu erhöhen.

Für das Radargerät AN/FPS-117, in der Luftwaffe auch als „RRP-117“ bezeichnet, lief seit einigen Jahren ein Beschaffungsprogramm, um die veralteten Sensoren in einigen „Radar Remote Posts“ (RRP) in Süddeutschland ablösen zu können. Von diesem damals modernsten Radargerät, einer am Markt erfolgreichen Produktlinie, wurden fünf Geräte für die neuen Bundesländer beschafft. Ein weiteres Radargerät sollte nach 1996 - mit Zustimmung der NATO - von der Wasserkuppe in die neuen Bundesländer verlegt werden. Der zunächst vorgesehene Standort Wusterwitz (Brandenburg) wurde im Rahmen der ersten „Gesamtschau RaFüDstLw“ in Berlin-Tempelhof abgeändert. Vom damaligen Luftflottenkommando wurde Tempelhof favorisiert, da die Erfassung Richtung Osten (zu Nicht-NATO-Staaten) eindeutige Vorteile gegenüber Wusterwitz ergab.



Abb.: RRP-117 in Berlin Tempelhof

Zugleich mit den Sensoren musste auch die Informationsverarbeitung und -darstellung modernisiert werden. Da eine zweite komplette GEADGE-Anlage nicht mehr zur Verfügung stand, war geplant, Schönwalde mit Gerät auszustatten, das aus Strukturmaßnahmen wie der Schließung von NADGE-CRC gewonnen werden konnte. Gleichzeitig sollten die drei verbleibenden GEADGE-Gefechtsstände (Meißen, Lauda und Freising) Arbeitsplätze abgeben. Restliche fehlende Geräte und Komponenten (etwa 20% des Systems) sollten zugekauft werden.

Mit der Entwicklung und späteren Einrüstung des kostengünstigen ARKONA-Systems³⁹¹ in Cölpin und Schönwalde konnte jedoch auf die aufwändige Verlagerung von GEADGE verzichtet werden. Das System ARKONA wurde einst gemäß Auftrag des Kommandos Luftstreitkräfte der NVA entwickelt, die Einführung hatte jedoch noch keinen umfassenden Status bis zum Oktober 1990 erreichen können. Erst nach der Wiedervereinigung ordnete der Führungsstab der Luftwaffe eine umfassende Einführung im Bereich der Luftwaffe Ost (5. Luftwaffendivision) an. Dies führte dazu, dass das System ARKONA erstmals durch die Luftwaffe als Element der Gefechtslagedarstellung und Waffensystemführung zum Einsatz kam und als solches dauerhaft - auch in den alten Bundesländern - in die Bundeswehr übernommen wurde.

Mit der veränderten Bedrohungslage und der Transformation des Radarführungsdienstes zum heutigen Einsatzführungsdienst der Luftwaffe in West und Ost wurden die Radarstandorte, CRC und Einsatzführungsbereiche im Rahmen von Anpassungen der Luftwaffenstruktur zurückgefahren.

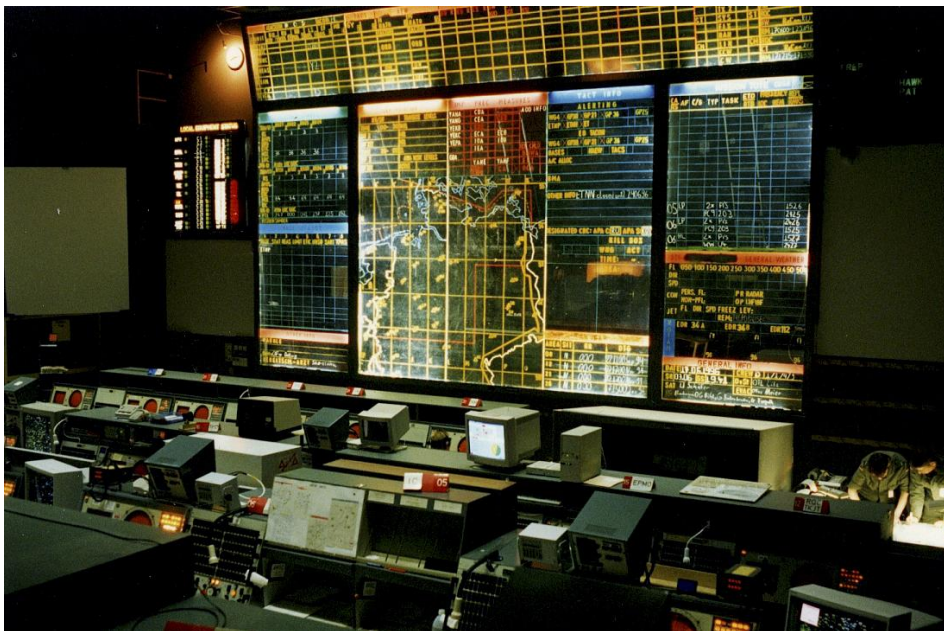


Abb.: Einsatzführungsbereich 2, Radarflugmelde- und Leitzentrale, auch „Control and Reporting Center“ (CRC) genannt

5.8 Fernmelde- und Elektronische Aufklärung der Luftwaffe

Die „Fernmelde- und Elektronische Aufklärung“ (Fm/EloAufkl) gewinnt Informationen durch die Erfassung und Auswertung elektromagnetischer Strahlungen. Sie trägt mit boden-, luft-, raum- und seegestützten Aufklärungsmitteln zur Lagefeststellung bei.

Mit der Wiederbewaffnung der Bundesrepublik Deutschland begann ab 1956 auch bei den Streitkräften die Aufstellung von Truppenteilen für die „Fernmelde- und Elektronische Aufklärung“, allerdings genoss dies vor der Kuba-Krise 1962 keine Priorität. Mobile Einheiten für den grenznahen Einsatz³⁹² - vorwiegend zur Aufklärung des Manöverfunks in Ostdeutschland - ergänzten die Aufklärung im Auftrag des Bundesnachrichtendienstes. Einige Offiziere und Unteroffiziere wurden in Erfassungs- und Peilstellen des BND in ihre Aufgabenbereiche eingearbeitet.

³⁹¹ ARKONA: Automatisierte Radar-Kontroll- und Navigationsanlage.

³⁹² Vgl. <http://www.stan-libuda.de/index.php?page=54>, Ansprache von Hptm a.D. Schatz zum Anfangsbetrieb in den 1950er und 60er Jahren der Einsatzstellung Stöberhai, Fernmeldesektor C. (18.03.2013).

Die eigentliche Aufbauphase währte von 1962 bis zur Mitte der sechziger Jahre. Seitens der Luftwaffe waren die Fernmelderegimenter 71 in Osnabrück und 72 in Feuchtwangen für die Fernmelde-Aufklärung im HF- und VHF-Bereich und für die Elektronische Aufklärung gegen die Führungsorganisation der sowjetischen Frontluftarmeen in der DDR zuständig.

In der Ausbauphase von 1965 bis 1967 wurden an markanten Stellen der innerdeutschen Grenze die Fernmeldetürme Großenbrode, Thurauer Berg, Stöberhai, Schneeberg und Hoher Bogen, sowie 1967 ein Peiler in Langenargen errichtet und durch die Luftwaffe betrieben.³⁹³

Nach Einschätzung des Bundesnachrichtendienstes waren die Teile der Elektronischen Kampfführung der Bundeswehr erst ab Mitte der 1960er Jahre personell und materiell in der Lage, teilweise militärische Aufklärungsaufträge zu übernehmen. Die Aufklärung der NVA sowie der sowjetischen Streitkräfte in der DDR und in der CSSR lag dann 1976 bereits in der Aufklärungsverantwortung der Bundeswehr, die etwa 4.000 Soldaten in der aktiven Aufklärungsorganisation eingesetzt hatte.



Abb.: Horchposten des Fernmeldesektors C der Luftwaffe auf dem Stöberhai / Harz

Die Luftwaffe erprobte bereits ab 1959 eine luftgestützte Erfassungskomponente. Von der Flugvermessungsstaffel der Fernmelde-Lehr- und Versuchsabteilung 612 in Lechfeld, ab 1961 Fernmelde- Lehr- und Versuchsregiment 61, kam der Flugzeugtyp Hunting PEMBROKE C.Mk.54 im Rahmen einer fliegenden Funkaufklärung zum Einsatz. Im Anschluss wurden noch im Jahr 1959 erste Flüge vom Fliegerhorst Wunstorf aus unternommen, um entlang der damaligen innerdeutschen Grenze die russischen Streitkräfte in der DDR insbesondere während deren Manöver zu beobachten. Die Auswertung des erfassten Sprechverkehrs erfolgte durch den Vorgänger des Fernmelderegiments 71, den Fernmeldeführer „B“ Nord in Osnabrück. Von 1967 bis 1969 kamen dann in Lechfeld vier Flugzeuge des Typs Douglas C-47D zum Einsatz. Zwei Flugzeuge waren für Fernmeldeaufklärung (COMINT) und zwei für Elektronische Aufklärung (ELINT) ausgerüstet.³⁹⁴

Im Juni 1978 hob Verteidigungsminister Hans Apel das Amt für Nachrichtenwesen der Bundeswehr (ANBw) in Bad Neuenahr-Ahrweiler aus der Taufe. Das ANBw hatte jedoch, wie zuvor das Amt für Fernmeldewesen (AFmBw), keine zentrale Befehlsgewalt über alle Aufklärungskapazitä-

³⁹³ Vgl. www.desert-info.ch/download/pdf/PDF-Forum/Kreipe.pdf (05.02.2013).

³⁹⁴ Vgl. www.bredow-web.de/ (05.02.2013).

ten der Bundeswehr, sondern blieb seinerseits abhängig von den Ergebnissen des Heeres, der Luftwaffe und Marine und deren konkurrierenden Eigeninteressen.

Anfang der 1970er Jahre war die „Fernmelde- und Elektronische Aufklärung“ zunächst von den Aktivitäten der Marine zur Beschaffung einer luftgestützten Erfassungskomponente geprägt. Dazu wurden im Programm „PEACE PEEK“ in den USA fünf der 20 Maritime Patrol Aircraft (MPA) BREGUET-ATLANTIC BR 1150 der Marine mit entsprechender Sensorik und den erforderlichen Missionsarbeitsplätzen ausgerüstet. Diese SIGINT³⁹⁵-Luftfahrzeuge wurden dem Marinefliegergeschwader 3 „Graf Zeppelin“ zugeordnet und flogen bereits ab November 1971 vom Marineflugplatz Nordholz die ersten Aufklärungseinsätze in der östlichen Ostsee.



Abb: SIGINT BREGUET-ATLANTIC BR 1150

Im Zuge der Neugliederung der Luftwaffe wurde am 1. Oktober 1970 durch den Führungsstab der Luftwaffe mit einem entsprechenden Organisationsbefehl die „Fernmelde- und Elektronische Aufklärung der Luftwaffe“ dem neu geschaffenen Luftwaffenführungsdienstkommando in Köln-Wahn zugeordnet, so auch das Fernmelderegiment 71 sowie die Fernmeldebereiche 70 und 72.³⁹⁶ Nach weiteren kleineren Umgliederungen blieb diese Reorganisation der „Fernmelde- und Elektronischen Aufklärung der Luftwaffe“ im Wesentlichen bis Ende der 1980er Jahre erhalten.

Im Jahre 1985 legte der Führungsstab der Luftwaffe in einem „Positionspapier Fm/EloAufklLw“ fest, dass das bisherige Konzept, bestehend aus den bodengebundenen stationären und mobilen Komponenten und der gemeinsam mit der Marine betriebenen fliegenden Komponente BR 1150 BREGUET ATLANTIC ‚PEACE PEEK‘ zu überarbeiten war. Der Inspekteur der Luftwaffe, Generalleutnant Eberhard Eimler, entschied, in Ergänzung zur BR 1150 SIGINT ein nationales „Luftgestütztes Abstandsfähiges Primär-Aufklärungssystem“ (LAPAS) zu beschaffen. Offiziell bekannt gegeben wurde die Entwicklung des neuen Höhengaufklärers EGRETT nach erfolgter Billigung der „Technisch-Taktischen Forderung Luftgestützte Erfassung“ durch den Inspekteur der Luftwaffe am 15. August 1986. Der zukünftige Einsatzbereich sollte neben den militärischen Forderungen auch zivile Aufgaben wie Umweltschutz, Drogenbekämpfung, Erderkundung oder die Verifikation von Abrüstungsmaßnahmen umfassen.

Die amerikanische Elektronikfirma E-Systems in Greenville/Texas erhielt den größten Einzelauftrag ihrer Geschichte, die Entwicklung des Fernmelde- und Elektronischen Aufklärungssystems

³⁹⁵ SIGINT: Signals Intelligence (nachrichtendienstliche Informationsgewinnung).

³⁹⁶ Vgl. Jarosch, Immer im Einsatz, Seite 50.

LAPAS I inklusive der Bodenstationen. Der Auftrag umfasste ein Gesamtvolumen von ca. 280 Millionen US-Dollar. Das System sollte für alle Teilstreitkräfte beschafft werden, wobei der Luftwaffe die Pilotfunktion übertragen wurde.

Das im Führungsstab der Luftwaffe neu gefasste „Einsatzkonzept für die bodengebundene und luftgestützte Fm/EloAufkLw (EASysLuft)“³⁹⁷ aus dem Jahre 1987 sah unter anderem als Einsatzmittel 15 Luftfahrzeuge als Sensorträger, zwei Erfassungszentralen Nord und Süd sowie fünf vordere (grenznahe) Erfassungsstellen für „Line-of-Sight-Aufklärung“³⁹⁸ vor.

Mit dem Bau eines Großbunkers für die Erfassungszentrale am Standort Osnabrück wurde noch Ende 1989 begonnen. Die Arbeiten wurden aber Ende 1990 eingestellt, da aufgrund der konzeptionellen Neubewertung vor dem Hintergrund der sicherheitspolitischen Veränderungen das Vorhaben DAVE (Datenableitung vordere Erfassung) im Januar 1991 ersatzlos aufgegeben und das Konzept erneut geändert wurde.

Im Juni 1992 mehrten sich die Anzeichen, dass Bundesverteidigungsminister Volker Rühle das Projekt LAPAS aus haushalterischen Zwängen stoppen wollte. Von der Opposition wurde die Notwendigkeit des Systems stark angezweifelt. Durch aufkommende Spekulationen um eine mögliche Bestechung im Zusammenhang mit der Einführung des neuen Aufklärungssystems geriet das Projekt politisch unter Druck. Am 12. Mai 1993 beschloss der Verteidigungsausschuss des Deutschen Bundestages das endgültige „Aus“. Selbst ein geplanter erheblich verkürzter Truppenversuch, um das Projekt zu einem „qualifizierten Abschluss“ zu bringen, kam nicht mehr zustande.

Die Luftwaffe betrieb ab 1991 strategische Fernmeldeaufklärung gegen die Zerfallsstaaten der Sowjetunion und modernisierte ihren Aufklärungsbereich. Einige Fernmeldesektoren wurden aufgelöst, andere umgegliedert und in den fünf neuen Bundesländern entstanden die Aufklärungsstationen Gützkow und Zodel des Fernmeldesektors D in Berlin neu. In Trier wurden von 1992 bis 1998 beim Fernmeldebereich 70 in den Bau einer verbunkerten Auswerte- und Erfassungsanlage rund 90 Mio. DM investiert. Auch der Fernmeldebereich 72 / EloKa der Luftwaffe in Feuchtwangen wurde nur neu strukturiert, aber nicht aufgelöst.³⁹⁹

Gemäß einer Vereinbarung zwischen dem Bundesnachrichtendienst (BND) und der Bundeswehr vom August 1992 hat der BND sowohl die Koordinierungsrolle als auch die Verantwortung für den strategischen Aufklärungsbedarf, während sich die Bundeswehr auf den operativen und taktischen Bereich beschränkt, wie zum Beispiel im Kosovo-Krieg durch die Waffensysteme BREGUET ATLANTIC und TORNADO.⁴⁰⁰

Aufgrund der politischen Entscheidung, LAPAS nicht zu beschaffen, wurde auch die Aufbauorganisation der „Fernmelde- und Elektronischen Aufklärung der Luftwaffe“ erneut geändert. Als Folge wurden in den Jahren 1993 bis 1997 unterschiedliche Fernmeldesektoren aufgelöst oder neu zusammengefasst.

Nach der politischen Wende 1989/90 wurden die erstmalig in den 1970er Jahren konzipierten und eingesetzten mobilen Erfassungskomponenten regelmäßig bei NATO-Übungen und nationalen Übungen zur Unterstützung und Optimierung der Auftragsbefüllung fliegender Waffensysteme und bodengebundener Luftabwehrkräfte unter dem Einfluss elektronischer Störmaßnahmen (z.B. Übung ELITE⁴⁰¹) genutzt. Heutigen Ansprüchen an Mobilität und Durchhaltefähigkeit genügten diese Komponenten nicht: Ein mobiler Einsatz der „Fernmelde- und Elektronischen Aufklärung der Luftwaffe“ bedeutete den Einsatz von bis zu 40 Lastkraftwagen mit Antennenträgern und

³⁹⁷ EASysLuft: Erfassungs- und Auswertesystem Luftwaffe.

³⁹⁸ Direkte Sichtverbindung (ohne Hindernisse) zum Aufklärungsziel.

³⁹⁹ Vgl. www.desert-info.ch/download/pdf/PDF-Forum/Kreipe.pdf (05.02.2013).

⁴⁰⁰ Ebd.

⁴⁰¹ Übung ELITE: Electronic Warfare Live Training Exercise.

Stromerzeugungsaggregaten, dazu Busse und sonstige Fahrzeuge zum Transport der bis zu 100 Soldaten und zivilen Mitarbeiter.

Mit der Fähigkeit, Veränderungen der militärischen Bedrohung frühzeitig zu erkennen, ist die Fernmelde- und Elektronische Aufklärung vor allem im Frieden ein wichtiges Instrument für die Vorwarnung und Grundlagengewinnung. Sie ist damit auch ein Element einer defensiven Abschreckungsstrategie und gibt der Führung die notwendige Reaktionszeit und -möglichkeit zur politischen Bewältigung von Krisen. Im Rahmen der Elektronischen Kampfführung stehen moderne Antennen- und Empfangssysteme sowie Datenverarbeitungsanlagen zur Verfügung, mit deren Hilfe moderne Waffensysteme aufgeklärt und die Absichten der potenziellen Gegner frühzeitig erkannt werden können. Durch die koordinierte Zusammenarbeit mit den Teilstreitkräften Marine und Heer sowie mit den Verbündeten der NATO leistet die Fernmelde- und Elektronische Aufklärung der Luftwaffe einen wichtigen Beitrag für die Sicherheit der Bundesrepublik Deutschland und ihrer Partner.

6. Die Jahre 1990 bis 2012 - Neuorganisation und auftragskonforme Anpassung

6.1 Kapiteleinführung

Die letzte der in dieser Chronik beschriebenen Epochen beginnt in einer Zeit des tiefsten Einschnitts in die bisherige Geschichte der Bundesrepublik Deutschland und auch der Bundeswehr.

Am 9. November 1989 war an der innerdeutschen Grenze die Mauer gefallen und kaum ein Jahr später am 3. Oktober 1990 trat die Deutsche Demokratische Republik (DDR) auf Grundlage des „Einigungsvertrages“⁴⁰² der Bundesrepublik Deutschland bei.

Mit atemberaubender Geschwindigkeit zerfiel der Warschauer Pakt. Am 1. Juli 1991 wurde seine Selbstauflösung beschlossen und am 21. Dezember desselben Jahres endete nach rund 70 Jahren die Ära der Sowjetunion. Mit dem „Vertrag über die abschließenden Regelungen in Bezug auf Deutschland“ („Zwei-plus-Vier-Vertrag“)⁴⁰³ zwischen den beiden deutschen Staaten und den vier Siegermächten des Zweiten Weltkrieges wurde die endgültige Souveränität des vereinten Deutschlands hergestellt. Der Umfang der Streitkräfte wurde auf höchstens 370.000 festgeschrieben. Dieser Vertrag ermöglichte auch, dass am 31. August 1993 die letzten russischen Soldaten Deutschland und alle ausländischen Soldaten Berlin verlassen hatten. Damit war der Weg frei für die „Armee der Einheit“. Die Übernahme zumindest eines Teils des Personals und Materials (z.B. MiG-29) sowie die Umgliederung und Auflösung der Nationalen Volksarmee (NVA) stellten einen historisch einmaligen Kraftakt für die Bundeswehr dar.

Nach der Vereinigung Deutschlands und der Umgestaltung der Streitkräfte wurde es erforderlich, die Bundeswehr umgehend zur Partizipation an internationalen Konflikten und Krisen zu befähigen. Für die Luftwaffe war im Zuge der folgenden Luftwaffenstrukturen 4, 5 und 6 der bis dahin weitreichendste Umbau ihrer Geschichte zu verzeichnen. Dabei hatten auch die jeweils dazugehörigen Personalstrukturmodelle der Streitkräfte eine herausgehobene Bedeutung.

Der „Armee der Einheit“ folgte bald die „Einsatzarmee“. Den Anfang machte die Luftwaffe mit dem Einsatz „ACE GUARD“ der NATO Allied Mobile Forces im Frühjahr 1991 in der Türkei. Grund für den Einsatz war der zweite Golfkrieg (Operation „Desert Shield“ und „Desert Storm“ 1990/1991).

Weitere Einsätze für die Bundeswehr Anfang der 1990er Jahre waren humanitärer Art unter dem Mandat der UNO, u.a. Minenräumen am Persischen Golf als Folge des ersten Irak-Krieges 1991, medizinische Betreuung von UN-Personal in Kambodscha 1991, Teilnahme an der internationalen Luftbrücke nach Sarajevo/Bosnien-Herzegowina im Zuge des Balkankonflikts ab 1992 oder die UNO-Mission in Somalia 1993.

Im Jahr 1992 beteiligte sich die Marine mit ihren Aufklärungsflugzeugen BREGUET ATLANTIC an der Überwachung des gegen das ehemalige Jugoslawien verhängten Embargos. Dieser Einsatz und vor allem ein Jahr später der Einsatz von AWACS-Luftfahrzeugen zur Überwachung des bosnischen Luftraums, an dem auch deutsche Soldaten als Besatzungsmitglieder teilnahmen, führten zu einer Grundsatzdebatte in Politik und Öffentlichkeit über den Einsatz von deutschen Streitkräften. Die

⁴⁰² „Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Deutschen Demokratischen Republik über die Herstellung der deutschen Einheit - Einigungsvertrag -“ vom 31. August 1990.

⁴⁰³ „Vertrag über die abschließende Regelung in Bezug auf Deutschland“ vom 12. September 1990 („Zwei-plus-Vier-Vertrag“).

diskutierte Frage war, ob Einsätze der Bundeswehr außerhalb des NATO-Gebietes, also „Out of Area“, wie man damals solche Einsätze bezeichnete, vom Grundgesetz der Bundesrepublik Deutschland gedeckt waren.

Die Entscheidung des Bundesverfassungsgerichtes vom 12. Juli 1994 schuf Klarheit: Der Einsatz der Bundeswehr im Rahmen eines Systems gegenseitiger kollektiver Sicherheit (Artikel 24 II, Grundgesetz) sei ohne territoriale Einschränkung möglich. Allerdings verpflichtet das Grundgesetz die Bundesregierung, vor einem Einsatz bewaffneter Streitkräfte die Zustimmung des Deutschen Bundestages einzuholen.

Mit dieser Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts begann eine neue Epoche für die Soldaten der Bundeswehr. War bis 1990 der Dienst der Soldaten noch geprägt von dem Slogan „kämpfen zu können, um nicht kämpfen zu müssen“ war die Wahrscheinlichkeit, sich in einem Einsatz bewähren zu müssen, seit Mitte der 1990er Jahre um ein Vielfaches gestiegen. Die erste Bewährungsprobe für Soldaten der Luftwaffe in einem „scharfen“ Einsatz war schließlich die Operation „Deliberate Force“ im Jahr 1995 unter Beteiligung deutscher TORNADO ECR mit dem speziell dafür aufgestellten Einsatzgeschwader 1 in Piacenza / Italien. Im Jahr 1999 folgte die Operation „Allied Force“ unter Beteiligung der Luftwaffe mit Kampfflugzeugen am NATO-Luftangriff im Kosovo.

Die 14 TORNADO-Kampfflugzeuge der Luftwaffe, die der NATO in Piacenza in Norditalien zur Verfügung gestellt wurden, unterstanden dem Hauptquartier AIRSOUTH (Allied Air Forces Southern Europe) in Neapel. Die Einsatzführung erfolgte durch den NATO-Gefechtsstand der 5. Allied Tactical Air Force (5. ATAF), dem späteren „Combined Air Operations Center“ (CAOC) in Vicenza.

Dem internationalen Konflikt im ehemaligen Jugoslawien begegnete man zunächst mit der in Bosnien und Herzegowina sowie in Kroatien eingesetzten internationalen Streitmacht UNPROFOR (United Nations Protection Force) bis zum Abschluss des Daytoner Abkommens im Spätherbst 1995. Die nachfolgenden internationalen Truppen in Bosnien und Herzegowina trugen zunächst den Namen IFOR (Implementation Force) und ab Dezember 1996 die Bezeichnung SFOR (Stabilization Force). Im Dezember 2004 übernahm die EUFOR (European Union Force) das Kommando der Internationalen Streitkräfte in Bosnien und Herzegowina. Zusätzlich wurde zwischenzeitlich 1999 KFOR (Kosovo Force) - mit Allied Force als Luftoperationsmission - zum Schutz der Kosovoalbaner eingerichtet.

Damals konnte sich kaum jemand vorstellen, dass Einsätze wie UNPROFOR bzw. „Deliberate Force“, IFOR, SFOR und EUFOR mit der Operation „Althea“ sowie KFOR (bis heute aktiv) noch weit ins neue Jahrtausend hinein andauern würden. Die Luftwaffe unterstützte dabei bis 2001 mit dem Einsatzgeschwader 1 die Einsätze der NATO auf dem Balkan.

Die sicherheits- und verteidigungspolitischen Veränderungen in den 1990er Jahren machten eine konzeptionelle Neuausrichtung der Bundeswehr notwendig. Bereits 1992 hatte die Bundesregierung den Auftrag der Bundeswehr in den „Verteidigungspolitischen Richtlinien“ neu formuliert und um internationale Einsätze zur Krisenvorsorge und Krisenbewältigung ergänzt. Die Verbände wurden 1993 in (besser ausgerüstete) Krisenreaktionskräfte und nur teilweise präsenzte Hauptverteidigungskräfte aufgeteilt. Obwohl im „Zwei-plus-Vier-Vertrag“ für die Bundeswehr eine Obergrenze von 370.000 Soldaten festgelegt worden war, zwangen die monetären Probleme im Verteidigungshaushalt den Friedensumfang Anfang 2002 auf 320.000 zu verkleinern.

Es zeichnete sich aber schon bald ab, dass alle bis Ende der 1990er Jahre ergriffenen Maßnahmen nicht ausreichten, um die sicherheitspolitischen Verpflichtungen, die Deutschland gegenüber der NATO eingegangen war, erfüllen zu können. Die Strukturen waren noch zu sehr an den überkommenen Aufgaben des „Kalten Krieges“ orientiert, um den neuen Herausforderungen zur Krisenvorsorge und Krisenbewältigung unmittelbar begegnen zu können.

Weitere Forderungen an die Streitkräfte ergaben sich aus der im Dezember 1999 in Helsinki getroffenen Entscheidung des Europäischen Rates („European Headline Goal“) bis zum Jahr 2003 europäische Streitkräfte in Korpsgröße bereitzuhalten. Sie sollten unter EU-Kommando die 1992 vom Ministerrat der Westeuropäischen Union (WEU) festgelegten „Petersberg-Aufgaben“ zur Unterstützung der gemeinsamen Außen- und Sicherheitspolitik ausführen. Dabei handelte es sich auch um Kampfeinsätze.

Im Jahr 1999 beauftragte der Bundesminister der Verteidigung zunächst eine interne Erhebung durch das Bundesministerium der Verteidigung für alle Bereiche der Bundeswehr, die im Ergebnis als „Bestandsaufnahme - Die Bundeswehr an der Schwelle zum 21. Jahrhundert“ veröffentlicht wurde.

Als nächster Schritt wurde vom Minister eine Wehrstrukturkommission unter Leitung von Bundespräsident a.D. Richard von Weizsäcker beauftragt, Optionen und Empfehlungen zu Umfang, Struktur, Ausbildung und Ausrüstung der Bundeswehr im 21. Jahrhundert sowie zur Wehrform vorzulegen. Der Bericht dieser Kommission „Gemeinsame Sicherheit und Zukunft der Bundeswehr“ vom 23. Mai 2000 sollte zu der bis dahin umfangreichsten Reform der Bundeswehr führen und wurde deshalb als eine „Erneuerung von Grund auf“ bezeichnet.

Der Generalinspekteur der Bundeswehr legte zum gleichen Datum sein Papier „Eckwerte für die konzeptionelle und planerische Weiterentwicklung der Streitkräfte“ vor. Am 5. Juni 2000 folgte der Planungsstab mit dem Papier „Die Bundeswehr - sicher ins 21. Jahrhundert, Eckpfeiler für eine Erneuerung von Grund auf.“ Als weitere Planungsgrundlage für die angestrebte Reform sind die unterschiedlichen Positionspapiere aller Fraktionen des Deutschen Bundestages und die über 20 vom Verteidigungsminister mit Angehörigen der Bundeswehr durchgeführten Tagungen zu nennen. Die auf den vorgenannten Grundlagen erfolgten Veränderungen in der Struktur der Bundeswehr waren zum Teil erheblich:

- es entstand ein neuer Organisationsbereich, die „Streitkräftebasis“,
- im Mai 2000 wurde die Agentur „Gesellschaft für Entwicklung, Beschaffung und Betrieb“ (GEBB) gegründet; mit gewerblich-militärischen Kooperationsmodellen und der vollständigen Vergabe an zivile Auftragnehmer (z.B. Bundeswehr-Fuhrparkservice) ging eine Privatisierung von zentralen Verwaltungsaufgaben einher,
- ab 2001 konnten Frauen freiwillig in allen Verwendungen Dienst in der Bundeswehr leisten,
- es wurde ein modernes Controlling eingeführt,
- das „Einsatzführungskommando“ wurde eingerichtet und in der Luftwaffe entstanden das „Luftwaffenführungskommando“ und das „Kommando Operative Führung Luftstreitkräfte“.

Für die Luftwaffe waren in diesem Zusammenhang die Intensivierung der Zusammenarbeit mit der Industrie mit dem Schwerpunkt bei der Einführung „Kooperativer Einrichtungen“ sowie die Weiterentwicklung der Einsatzlogistik von besonderer Bedeutung.

Die Landesverteidigung und die kollektive Verteidigung im Bündnis hatten weiterhin oberste Priorität für die Bundeswehr. Ebenso blieb die Wehrpflicht erhalten (flexibler 9-monatiger Wehrdienst, Einführung des „Freiwillig Wehrdienst Leistenden“/FWDL).

Ein weiteres wichtiges Datum in der jüngeren Geschichte, das auch auf die Bundeswehr einen nicht unwesentlichen Einfluss haben sollte, waren die Terroranschläge am 11. September 2001 in den USA.

Besondere Bedeutung für die Luftwaffe hatte dabei das von der NATO vor diesem Hintergrund entwickelte „RENEGADE-Konzept“ zur Abwehr eines terroristischen Angriffes mit Flugzeugen. In Abgrenzung zum NATO Air Policing wurden unter dem Kürzel „SiLuRa“ (Sicherheit im deutschen Luftraum) Aufgaben in die Agenda der Luftwaffe aufgenommen, die diese Teilstreitkraft seither

nicht nur operationell sondern auch durch das ressortübergreifende Betreiben der „Führungszentrale Nationale Luftverteidigung“ beschäftigen.

Eine weitere Folge der Terroranschläge auf die USA im Jahr 2001 war die Entscheidung des Sicherheitsrates im Dezember desselben Jahres, sich in Afghanistan mit der internationalen Schutztruppe ISAF (International Security Assistance Force) zu engagieren. Der Deutsche Bundestag beschloss im Dezember 2001, dass sich die Bundeswehr daran beteiligt. Seither stellt dieser Auslandseinsatz eine zentrale Aufgabe für die Bundeswehr und für die Luftwaffe dar.

Begonnen hatte dieser Einsatz für die Luftwaffe zunächst mit der Verantwortung für den operationellen Betrieb des Flughafens von Kabul in den Jahren 2003 und 2004. Von Anfang an stellte die Luftwaffe sowohl den strategischen Lufttransport von und nach Deutschland, als auch den taktischen Lufttransport im Einsatzgebiet mit Airbus A 310 und TRANSALL C-160 sicher. Dazu gehörte neben der Teilnahme deutscher Soldaten an den AWACS-Einsätzen insbesondere die Sicherstellung der „Strategic Air Medical Evacuation-Einsätze“ (StratAirMedEvac) durch die Luftwaffe.

Mit Zustimmung des Bundestages vom 9. März 2007 wurde das Kräfte- und Fähigkeitsdispositiv des deutschen Einsatzkontingents ISAF um die Fähigkeit zur luftgestützten Aufklärung ergänzt. Dazu stellte die Luftwaffe sechs TORNADO RECCE auf dem Flugplatz Mazar-e-Sharif für das dortige Einsatzgeschwader bereit. Im April 2007 begann der Einsatzflugbetrieb des TORNADO-Kontingents und dauerte ununterbrochen bis November 2010 an.

Nach dem Abzug der TORNADO RECCE aus Afghanistan kam dem - für die Bundeswehr neuen - unbemannten Aufklärungssystem („Unmanned Aerial System“/UAS) HERON 1 der MALE-Klasse (Medium Altitude Long Endurance) eine besondere Bedeutung zu. Es trug nunmehr die Hauptlast der Aufgabe „Luftaufklärung und Luftüberwachung“ für das Regionalkommando Nord in Afghanistan. Am 17. März 2010 erfolgte der erste operationelle Einsatzflug dieses Waffensystems.

Die NATO-Staaten haben im Jahr 2012 den schrittweisen Abzug aus Afghanistan beschlossen. Seit Beginn der „Transition Phase“ im Juli 2011 hat die afghanische Regierung Zug um Zug die Sicherheitsverantwortung mit dem Ziel, die volle Souveränität bis Ende 2014 eigenständig ausüben zu können, übernommen. Hauptträger dieser Strategie im Verantwortungsbereich des Regionalkommandos Nord sind seit 2010 die beiden neu aufgestellten Ausbildungs- und Schutzbataillone sowie die „Operational Mentoring and Liaison Teams“ (OMLT) und die Police-OMLT. Die Luftwaffe beteiligte sich hieran bis Ende Juni 2012 zur Entlastung der Objektschutzkräfte der Luftwaffe mit Personal aus der Flugabwehrraketen-Truppe und teilweise auch aus der Ausbildungsorganisation des Luftwaffenamtes.

Die aktuellen Erfahrungen aus den Einsätzen der Bundeswehr und der Verbündeten gaben dem Führungsstab der Luftwaffe wichtige Impulse für eine Neufassung der LDv 100/1 „Führung und Einsatz von Luftstreitkräften“. Die darin formulierten Einsatzgrundsätze sind geeignet, das Spektrum der Handlungsoptionen bei der Entfaltung von Luftmacht umfassend zu beschreiben.

Zur Verbesserung der operativen Verlegbarkeit sowie der taktischen Beweglichkeit im Einsatzgebiet sah auch die Luftwaffe das Erfordernis der Beschaffung von Transporthubschraubern vom Typ NH90. Diese Hubschrauber sind vornehmlich für Transportaufgaben und den Such- und Rettungsdienst (Search and Rescue/SAR) vorgesehen. Seit 2013 sind alle NH90 im Rahmen des Fähigkeitstransfers dem Heer unterstellt.

Um die Fähigkeit zur strategischen Verlegbarkeit aufzubauen, befasste sich das Bundesministerium der Verteidigung bereits Anfang der 1980er Jahre mit der Planung eines „Future Transport Aircraft“. Am Ende eines langjährigen europäischen Abstimmungsprozesses wurde im Jahr 2003 der Vertrag über die Beschaffung des Transportflugzeugs A400M unterschrieben.

Im Zuge der Modernisierung der fliegenden Waffensysteme der Luftwaffe wurde mit der Entscheidung des Deutschen Bundestages im November 1997 zur Beschaffung von 180 Kampf-

flugzeugen EUROFIGHTER eines der umstrittensten Rüstungsprogramme der letzten Jahrzehnte in Deutschland auf den Weg gebracht.

Der gemeinsame Schutz des NATO-Territoriums und damit auch der gemeinsame Auftrag zur Sicherstellung der Unversehrtheit des eigenen Luftraums gegen militärische Bedrohungen sind und bleiben eine der Kernaufgaben der NATO-Vertragsstaaten. Einige neue NATO-Mitglieder wie z.B. die baltischen Staaten und Island verfügen jedoch nicht über ausreichend eigene Luftverteidigungskräfte hierfür. Die NATO demonstriert hier Bündnissolidarität und hilft diesen Staaten, „Air Policing“ für ihren Luftraum sicherzustellen. Auch die Luftwaffe hat sich im Rotationsverfahren aller Mitgliedsländer seit 2005 mehrmals mit F-4F PHANTOM und EUROFIGHTER beteiligt. Diese Unterstützung wird aufgrund der auch zukünftig absehbar fehlenden eigenen Luftverteidigungskapazitäten dieser Staaten über die nächsten Jahre hinaus durch die Bündnispartner sichergestellt werden müssen.

Es zeigt sich seit längerem sehr deutlich, dass für die NATO-Streitkräfte und seit den letzten Jahren auch für die Bundeswehr, und hier insbesondere für die Luftwaffe, der Einsatz von unbemannten fliegenden Systemen zukunftsweisend und unverzichtbar ist. „Unmanned Aerial Systems“ sind inzwischen für die Luftwaffe nicht nur für den aktuellen Einsatz im Rahmen von ISAF, sondern auch für das zukünftig bereitzustellende Fähigkeitsdispositiv, von hoher Bedeutung.

Außer den Systemen der MALE-Klasse (Medium Altitude Long Endurance/mittlere Flughöhe, lange Einsatzdauer) hat die Luftwaffe unabhängig vom Afghanistan-Einsatz auch Bedarf an unbemannten Systemen der HALE-Klasse (High Altitude Long Endurance/große Flughöhen, lange Einsatzdauer). Hierzu sollte der EURO HAWK für SIGINT-Missionen die bisherigen bemannten Überwachungsflugzeuge des Typs BREGUET ATLANTIC ablösen. Das Projekt wurde jedoch im Jahr 2013 abgebrochen.

Aber nicht nur im bisher üblichen Luftraum stand die Luftwaffe seit 1990 vor neuen Herausforderungen, sondern darüber hinaus auch im Weltraum. Im Dezember 2008 wurde das „Konzept zum Aufbau eines Weltraumlagesystems“ durch den Inspekteur der Luftwaffe erlassen. Es stellt eine Maßnahme im Sinne einer gesamtstaatlichen Sicherheitsvorsorge zur Umsetzung der Raumfahrtstrategie der Bundesregierung vom 30. November 2010 dar.

6.2. Die Luftwaffe im wiedervereinigten Deutschland

Die Entscheidung für den Termin der Wiederherstellung der deutschen Einheit (3. Oktober 1990) fiel Ende Juli 1990. Vorausgegangen waren Verhandlungen der vier Siegermächte mit beiden deutschen Staaten, interne politische und gesellschaftliche Diskussionen in beiden Teilen Deutschlands mit intensiven Erörterungen zur politischen Ausgestaltung der Einheit und ab August 1990 auch planerische Überlegungen für den militärischen Teil der Wiedervereinigung, in die auch der Führungsstab der Luftwaffe einbezogen war.

Das Ziel war, eine einheitliche Armee zu planen, die als Bundeswehr auch auf den bisherigen Bereich der Deutschen Demokratischen Republik ausgedehnt werden sollte und für Deutschland weiterhin die Mitgliedschaft in der NATO ermöglichte.

Das Personal der Nationalen Volksarmee sollte dabei - soweit es geeignet war und Bedarf bestand - nach eingehender Überprüfung in die Bundeswehr übernommen werden. Vor dem Hintergrund dieser politischen Vorgaben entschloss sich die Luftwaffenführung zunächst und sehr kurzfristig, etwa 100 Erkundungsteams (erfahrene Offiziere und Unteroffiziere) zur Klärung der Lage sowie zur Feststellung des Personalbestandes, der Art und des Umfangs der Waffensysteme, Ausrüstung und Infrastruktur sowie der „Inneren Lage“ in das Beitrittsgebiet zu entsenden. Die Teams hatten quasi keine Vorbereitungszeit und nur zehn Tage für die Erkundung zur Verfügung.

Parallel dazu reifte im Führungsstab der Luftwaffe die Auffassung, dass „die Luftwaffe im neuen Teil Deutschlands sowohl fliegende Verbände wie auch Flugabwehr aufweisen müsste.“⁴⁰⁴ Nach intensiven Diskussionen im Bundesministerium der Verteidigung, die vor allem um die Frage der Spitzengliederung der Streitkräfte im Beitrittsgebiet kreiste, wurde letztlich entschieden, die Teilstreitkräfte in diesem Bereich einem „Bundeswehrkommando Ost“ zu unterstellen, gleichzeitig aber z.B. auf Luftwaffenebene die unmittelbare fachliche Zusammenarbeit zwischen dem Führungsstab der Luftwaffe und der Luftwaffenführungsorganisation in den neuen Bundesländern zu gewährleisten.



Abb.: Generalleutnant Jörg Schönbohm übernimmt am 4. Oktober 1990 in Leipzig die Befehlsgewalt über die in die Bundeswehr überführten Teile der NVA

Der Inspekteur der Luftwaffe entschied, alle Luftwaffenverbände im Beitrittsgebiet einer neu zu schaffenden 5. Luftwaffendivision (Kommandeur Generalmajor Bernhard Mende) zu unterstellen. Darüber hinaus wurden durch den Führungsstab der Luftwaffe „Kommandeur- und Unterstützungsgruppen“⁴⁰⁵ aufgestellt und Kommandeure aus dem Bereich der „West-Luftwaffe“ als Kommandeure bei allen Dienststellen und Verbänden der NVA Luftstreitkräfte eingesetzt.

Die Generale und der überwiegende Teil der Obersten der ehemaligen NVA quittierten ihren Dienst bereits vor dem 3. Oktober 1990. Gleichwohl bestand seitens der Bundeswehr von Beginn an die Absicht, Berufs- und Zeitsoldaten aus dem Personal der ehemaligen NVA zu gewinnen, das seine Bereitschaft zur Weiterbeschäftigung in der Bundeswehr erklärt hatte. Dieser Aufgabe hat sich auch der Führungsstab der Luftwaffe gewidmet, insbesondere aber haben das Team der 5. Luftwaffendivision und die Personalführung diese große Herausforderung angenommen und gemeistert. Hierzu waren u.a. folgende Maßnahmen erforderlich:

- Anpassung der Dienstgradstruktur,
- Analyse der Qualität und Eignung des Personals (Einzel-Gespräche),
- Ausbildung des Führungspersonals,
- Prüfung der Stasi-Vergangenheit der Betroffenen,
- Berücksichtigung der Personalstruktur und des Personalbedarfs der Bundeswehr.

⁴⁰⁴ Jarosch, Immer im Einsatz - 50 Jahre Luftwaffe, S. 111 und 112.

⁴⁰⁵ BArch-MA BL 1/50322, BMVg Fü L IV 1 - Az 10-50-20/VS-NfD vom 12.09.90.

Im Ergebnis wurden mit diesem Auswahlprozess rund 1.000 Offiziere und 500 Unteroffiziere der ehemaligen NVA - zunächst als Soldat auf Zeit für zwei Jahre - in die Luftwaffe übernommen.

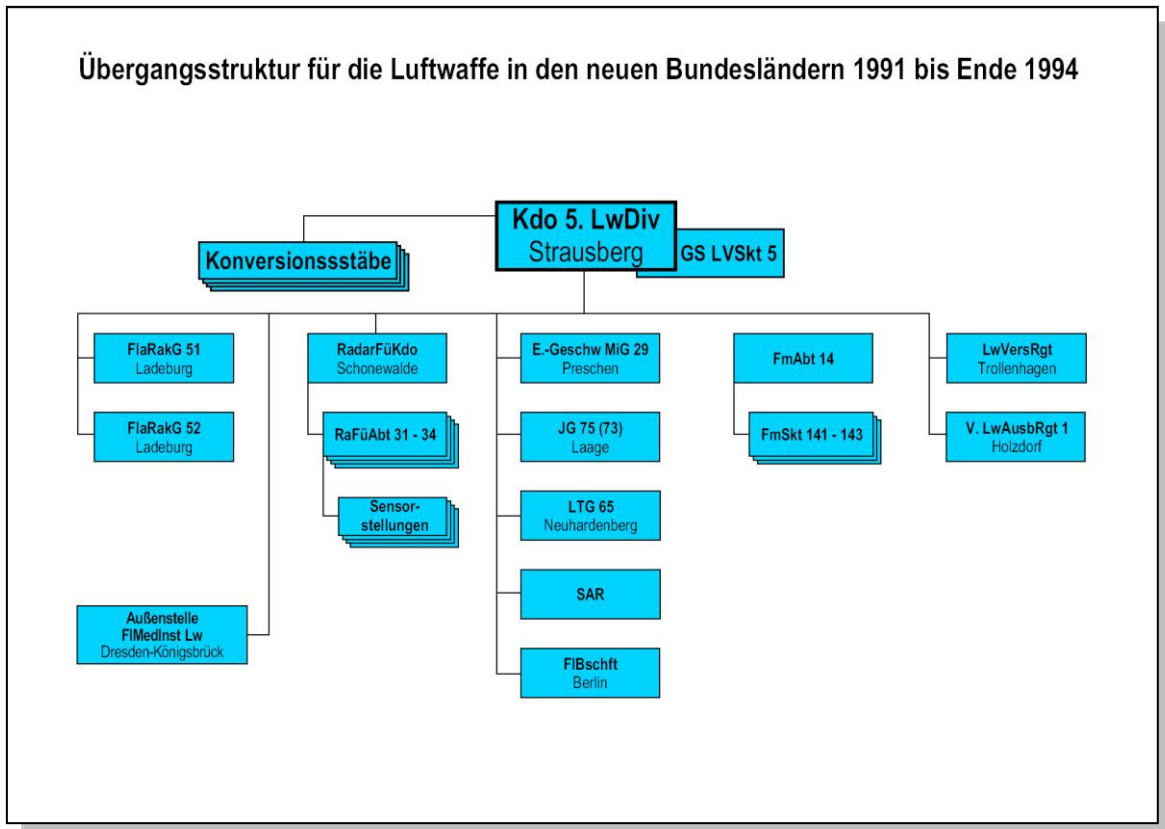


Abb.: Übergangsstruktur für die Luftwaffe in den neuen Bundesländern

6.2.1 Übernahme von Waffensystemen der NVA

Rahmenbedingungen

Die Übernahme von Waffensystemen der NVA-Luftstreitkräfte (NVA-LSK/LV) durch die Luftwaffe im Zuge der deutschen Wiedervereinigung erfolgte nicht nur auf Grundlage der rechtlichen Bestimmungen des „Einigungsvertrages“ vom 31. August 1990 und der darauf basierenden politischen Entscheidungen des Kabinetts der Bundesregierung, sondern war auch wesentlich durch multinationale Völkerrechtsverträge beeinflusst, die sowohl durch die Bundesrepublik Deutschland als auch durch die Deutsche Demokratische Republik unterzeichnet worden waren. Hierzu zählen insbesondere der „Zwei-plus-Vier-Vertrag“ vom 12. September 1990 und der „KSE-Vertrag“ vom 19. Oktober 1990.⁴⁰⁶

Der „Zwei-plus-Vier-Vertrag“ begrenzte in Artikel 3⁴⁰⁷ die Friedensstärke der Bundeswehr auf insgesamt 370.000 Soldaten, davon 345.000 Soldaten bei Heer und Luftwaffe und bestimmte, dass

⁴⁰⁶ „Vertrag über konventionelle Streitkräfte in Europa“ vom 19.11.1990.

⁴⁰⁷ „Zwei-plus-Vier“-Vertrag, Artikel 3 (1) [...] 3 (2). Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland hat in vollem Einvernehmen mit der Regierung der Deutschen Demokratischen Republik am 30. August 1990 in Wien bei den Verhandlungen über konventionelle Streitkräfte in Europa folgende Erklärung abgegeben:
„Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland verpflichtet sich, die Streitkräfte des vereinten Deutschlands innerhalb von drei bis vier Jahren auf eine Personalstärke von 370.000 Mann (Land-, Luft- und Seestreitkräfte) zu reduzieren. Diese Reduzierung soll mit dem Inkrafttreten des ersten KSE-Vertrags beginnen. Im Rahmen dieser Gesamtobergrenze werden nicht mehr als 345.000 Mann den Land- und Luftstreitkräften angehören.“

diese Zahl innerhalb von drei bis vier Jahren, beginnend mit dem Inkrafttreten des „KSE-Vertrages“, erreicht werden sollte.

Durch den „KSE-Vertrag“ wurden die konventionellen Waffensysteme der NATO-Staaten und der Staaten des Warschauer Vertrages in fünf Waffensystem-Kategorien als „Treaty Limited Equipment“(TLE)⁴⁰⁸ in ihrem Bestand für das jeweilige Verteidigungsbündnis begrenzt und nationale Anteilshöchstgrenzen für die „TLE“ der einzelnen Mitgliedsstaaten festgelegt. Bei Beginn der Verhandlungen des KSE-Vertrages (März 1989) wurden, zunächst unabhängig voneinander, sowohl für die Bundesrepublik Deutschland wie auch für die Deutsche Demokratische Republik Anteilshöchstgrenzen definiert, die den jeweiligen Obergrenzen der Verteidigungsbündnisse (NATO/WP) zugerechnet wurden.

Mit der Wiedervereinigung wurden ausschließlich die bisherigen „TLE“-Obergrenzen der „alten“ Bundesrepublik Deutschland für alle deutschen Streitkräfte im Bereich der „alten und neuen“ Bundesländer verbindlich. Alle Übernahmen von Personal und Waffensystemen der NVA-Luftstreitkräfte wurden daher auf die materiellen und personellen Obergrenzen für die gesamtdeutschen Streitkräfte, die sich aus den Regelungen des „Zwei-plus-Vier-Vertrages“ und des „KSE-Vertrages“ ergaben, angerechnet. Dadurch waren besondere Überlegungen und Festlegungen im Führungsstab der Luftwaffe notwendig, um den Einsatzerfordernissen einer „gesamtdeutschen Luftwaffe“ unter den Einschränkungen der vorgenannten Verträge bestmöglich Rechnung zu tragen.

Vorbereitungen im Führungsstab der Luftwaffe

Die Führung der Luftwaffe erkannte sehr früh, dass die erfolgreiche und sachgerechte Zusammenführung der Luftwaffe und der NVA-Luftstreitkräfte von Beginn an nur unter Einbindung aller Abteilungen des Führungsstabs der Luftwaffe sowie durch zentrale Koordination der notwendigen Maßnahmen und einheitliche, zielgerichtete Entscheidungsvorbereitungen für den Inspekteur der Luftwaffe geleistet werden konnte.

Mit Unterschrift des Chef des Stabes Fü L wurde daher am 14. August 1990 die Einrichtung einer „Arbeitsgruppe Überleitung“⁴⁰⁹ angeordnet. Als Arbeitskörper für diese Arbeitsgruppe wurde das „Informations- und Lagezentrum (ILZ) des Führungsstabs der Luftwaffe“ unter Federführung von Fü L VI 1 eingerichtet. Das „Informations- und Lagezentrum“ war zentrale Ansprechstelle des Führungsstabs der Luftwaffe für alle Angelegenheiten der deutsch-deutschen Zusammenführung gegenüber der Leitung des Bundesministeriums der Verteidigung und den zivilen Abteilungen, dem Führungsstab der Streitkräfte, den Führungsstäben der anderen Teilstreitkräfte, dem Bundeswehrkommando Ost sowie dem nachgeordneten Bereich der Luftwaffe. Das „Informations- und Lagezentrum des Führungsstabs der Luftwaffe“ hatte die Aufgabe

- alle Informationen zur Zusammenführung der deutschen Streitkräfte zu sammeln, auszuwerten und zu sichten,
- hierüber die Luftwaffenführung und alle Stabsabteilungen des Führungsstabs der Luftwaffe fortlaufend zu unterrichten,
- notwendige Maßnahmen des Führungsstabs der Luftwaffe zur Zusammenführung einzuleiten, zu koordinieren und zu überwachen,
- die Erstellung erforderlicher Entscheidungsvorlagen des Führungsstab der Luftwaffe für den Inspekteur der Luftwaffe zeitgerecht zu gewährleisten und

⁴⁰⁸ Die fünf „TLE Kategorien“ waren: Kampfpanzer, gepanzerte Kampffahrzeuge, Artillerie, Kampfflugzeuge, Angriffs-hubschrauber.

⁴⁰⁹ BArch-MA BL 1/50319, BMVg Fü L VI 1 - Az 09-10/ VS-NfD vom 14.08.1990.

- die Erfüllung aller Aufträge der Leitung des Bundesministeriums der Verteidigung, des Führungsstabs der Streitkräfte und des Inspektors der Luftwaffe zur Zusammenführung der deutschen Streitkräfte sicherzustellen.

Grundsätzliche Entscheidungen des Führungsstabs der Luftwaffe

Aus den Bestimmungen des „Zwei-plus-Vier-Vertrages“ und des „KSE-Vertrages“ zur Gesamtstärke der deutschen Streitkräfte ergab es sich zwangsläufig, dass die Übernahme von Verbänden und Waffensystemen der NVA in keinem Falle eins zu eins erfolgen konnte. Daher galt es, eine Auswahl zu treffen, die den Belangen der künftigen Gesamtstreitkräfte eines souveränen, wiedervereinigten Deutschlands entsprechen musste.

Auf der Grundlage der politischen Vorgaben und Leitungsentscheidungen im Bundesministerium der Verteidigung erstellte der Führungsstab der Streitkräfte Fü S VI 3 einen Katalog aller Dienststellen und Verbände der NVA⁴¹⁰ und legte eine Kategorisierung fest, nach der eine Auswahl der NVA-Verbände getroffen werden sollte, die in die Bundeswehr zu übernehmen waren. Dieser Katalog sah folgende drei Kategorien vor:

- Kategorie A: Truppenteile / Dienststellen auf Dauer übernehmen,
- Kategorie B: Truppenteile / Dienststellen zunächst übernehmen, später auflösen,
- Kategorie C: Truppenteile / Dienststellen sofort auflösen.

Durch den Führungsstab der Luftwaffe wurden alle Verbände der NVA-Luftstreitkräfte auf Grundlage der Kategorisierungsliste des Führungsstabs der Streitkräfte bewertet und das Ergebnis durch Fü L VI 1 am 7. September 1990 an Fü S VI 3 als Grundlage für die weiteren Streitkräfteplanungen übermittelt.⁴¹¹ Da die Kenntnisse über Verbände und Dienststellen der NVA-Luftstreitkräfte im Führungsstab der Luftwaffe unvollständig waren, eine einheitliche Führung auf Grundlage der Rechtsordnung der Bundesrepublik Deutschland und der Grundsätze der Inneren Führung jedoch sichergestellt werden musste, wurden durch den Führungsstab der Luftwaffe die bereits erwähnten „Kommandeur- und Unterstützungsgruppen“ aufgestellt.⁴¹² Im Laufe des Vereinigungsprozesses wurden die Dienststellenkategorisierungen durch den Führungsstab der Luftwaffe fortlaufend überprüft und notwendige Änderungen und Zuordnungen der Verbände der NVA-Luftstreitkräfte vorgenommen.

Für diese Anpassungen lieferten die „Kommandeur- und Unterstützungsgruppen“ wichtige Hinweise mit Erkenntnissen und Entscheidungshilfen für den Führungsstab der Luftwaffe aus erster Hand. So konnte bereits am 18. September 1990 durch Fü L IV 1 ein erster „Befehl für die Führungsorganisation der Luftwaffe im beigetretenen Teil Deutschlands“ erlassen werden.⁴¹³ Dieser Befehl wurde durch den Inspekteur der Luftwaffe mit der „Leitlinie zur Präsenz der Luftwaffe im beigetretenen Teil Deutschlands“ präzisiert.⁴¹⁴ Zudem wurden grundsätzliche Prinzipien und verbindliche Vorgaben zur neuen Ausformung einer Luftwaffenstruktur angewiesen. In dieser Struktur war der Betrieb von Einrichtungen der ehemaligen NVA-Luftstreitkräfte vorgesehen, „die für die Einsatzbereitschaft der Streitkräfte im beigetretenen Teil notwendig sind.“ Dies umfasste unter anderem Teile der Luftraumüberwachungskräfte, des fliegerischen Dienstes sowie den Betrieb von ausgewählten Komponenten der bodengestützten Luftverteidigung der NVA-Luftstreitkräfte mit dem (russischen) Flugabwehrraketensystem SA-5.

⁴¹⁰ BArch-MA BL 1/50321, BMVg Fü S VI 3 - Az 09-10/VS-NfD vom 23.08.1990.

⁴¹¹ Ebd., BMVg Fü L VI, ILZ - Az 02-06/VS-NfD vom 07.09.1990.

⁴¹² BArch-MA BL 1/50322, BMVg Fü L IV 1 - Az 10-50-20/VS-NfD vom 12.09.1990.

⁴¹³ BArch-MA BL 1/50321, BMVg Fü L IV 1 - Az 10-50-20/VS-NfD vom 18.09.1990.

⁴¹⁴ BArch-MA BL 1/50320, BMVg InspL vom 27.09.1990.

Strukturell und organisatorisch wurden alle Luftwaffeneinrichtungen und -dienststellen im Beitrittsgebiet unter dem Kommando der 5. Luftwaffendivision zusammengefasst, deren Aufstellung durch FÜ L IV 1 mit Vorbereitungsbeehl vom 26. Oktober 1990⁴¹⁵ eingeleitet und durch den Organisationsbeehl 6/1991 vom 27. Februar 1991⁴¹⁶ abgeschlossen wurde.

Wie alle übrigen Bundeswehrdienststellen und -kommandobehörden in den neuen Bundesländern, wurde auch die 5. Luftwaffendivision zunächst dem Bundeswehrkommando Ost in jeder Hinsicht unterstellt. Diese zentrale Unterstellung aller Bundeswehrdienststellen unter das Bundeswehrkommando Ost wurde beibehalten, bis durch den Stellvertretenden Generalinspekteur der Bundeswehr mit Weisung Nr. 6 der schrittweise Abbau des Bundeswehrkommandos Ost und der Übergang in dezentrale Strukturen ab dem 2. April 1991 angeordnet wurde.⁴¹⁷ Nach der Auflösung des Bundeswehrkommandos Ost am 30. Juni 1991 wurde die 5. Luftwaffendivision ab dem 1. Juli 1991 durch die Luftwaffe in jeder Hinsicht geführt.⁴¹⁸

⁴¹⁵ BArch-MA BL 1/50321, BMVg FÜ L IV 1 - Az 10-50-20/VS-NfD vom 26.10.1990.

⁴¹⁶ BArch-MA BL 1/50322, BMVg FÜ L IV 3 - Az 10-50-25/VS-NfD vom 27.02.1991.

⁴¹⁷ Vgl. BArch-MA BL 1/50319, BMVg FÜ L VI 1, AG Überleitung/VS-NfD v. 16.04.1991, „DEU-DEU Info Nr. 32“, Ziffer 5b.

⁴¹⁸ Ebd., BMVg FÜ L VI 1, AG Überleitung/VS-NfD vom 17.07.1991, „DEU-DEU Info Nr. 40“, Ziffer 2d.

VS - NUR FÜR DEN DIENSTGEBRAUCH

Der Bundesminister der Verteidigung
Fü L IV 3, Az 10-50-255300 Bonn 1, 27. Februar 1991
☎ (0228) 12- 58 05Organisationsbefehl Nr 6 /1991 (Lw)

für die

AufstellungKommando 5. Luftwaffendivision
(Kdo 5.LwDiv)und der Aufstellungsstäbe der Verbände 5.Luftwaffendivision

Bezug : 1 BMVg - Fü L IV 1, Az 10-50-25/VS-NfD v. 18.09.90
 2 BMVg > Fü L IV 1, Az 10-50-20/VS-NfD v. 26.10.90
 3 BMVg - Fü L IV 2, Az 10-26-30/VS-NfD v. 23.11.90
 (STAN-Bearbeitungsauftrag Nr 247/90)

Anlg. : - 5 - (A bis E)**A. ZWECK**

Die Bürger in den neuen Bundesländern haben Anspruch auf wirkungsvollen militärischen Schutz im Sinne des Artikel 1, Abs. 1 GG. Mit den Luftstreitkräften der ehemaligen NVA sowie Kommandeur- und Unterstützungsgruppen der Luftwaffe sind die Voraussetzungen geschaffen worden, um luftthoheitliche und luftwaffeneigentümliche Aufgaben unter nationaler Führung wahrnehmen zu können.

In den neuen Bundesländern hat die Luftwaffe bis zum vollständigen Abzug der sowjetischen Streitkräfte eine Übergangsgliederung einzunehmen.

Sie bildet dazu den Großverband 5. Luftwaffendivision.

B. DURCHFÜHRUNG**1. Durchführende Höhere Kommandobehörde**

Luftflottenkommando (LFlKdo)

2. Wirksamkeitsdatum

01. Januar 1991 (s. Anlage D, lfdNr 9)
 01. März 1991 (s. Anlage D, lfdNr 24,25)
 01. April 1991 (s. Anlage D, lfdNr 1-3,10-14,18)
 01. Juli 1991 (s. Anlage D, lfdNr 20)
 01. Oktober 1991 (s. Anlage D, lfdNr 4-8,15-17,19,21,23,26)
 01. Januar 1992 (s. Anlage D, lfdNr 22)

3. Beginn und Abschluß der Organisationsmaßnahme

Beginn : sofort
 Abschluß : 31. März 1992

...

Postanschrift: Postfach 1328
5300 Bonn 1Telefon
Vermittlung
(0228) 12-1Telex
886575Telefax
(0228) 12-5357Paketanschrift: Paketausgabe
5300 Bonn 1

Abb.: BMVg Fü L IV 1, Organisationsbefehl 6/1991 vom 27. Februar 1991

Analog zur Kategorisierung der Dienststellen und Verbände wurde auch für das Material der ehemaligen NVA eine Klassifizierung⁴¹⁹ eingeführt, die als Grundlage für Entscheidungen zur weiteren Nutzung diente. Diese Klassifizierung umfasste folgende Kategorien:

- Kategorie I: Material, das auf Dauer oder zeitlich befristet genutzt werden soll und damit in die Materialverantwortung des Inspektors der jeweiligen Teilstreitkraft übergeht.
- Kategorie II: Material, das nur vorübergehend benötigt wird und dann auszusondern ist oder über dessen künftige Verwendung noch zu entscheiden ist.
- Kategorie III: Material, das nicht mehr genutzt werden soll und auszusondern und zu verwerten ist.

Die Waffensysteme der ehemaligen NVA, die zeitlich befristet durch die Luftwaffe genutzt werden sollten, wurden der Kategorie I zugeordnet, um die Verantwortung des Inspektors der Luftwaffe klar festzulegen und die bisherigen bewährten Verfahren der Materialverantwortung auch für das NVA-Gerät anwenden zu können. Dieser besonderen Materialverantwortung des Inspektors der Luftwaffe für „Luftwaffeneigentümliches Gerät“ wurde auch während der zentralen Unterstellung unter das Bundeswehrkommando Ost dadurch Rechnung getragen, dass in der Abteilung G4 des Kommandos das Dezernat 4, „Luftwaffenlogistik“ eingerichtet wurde.⁴²⁰

Für die Übernahme von NVA-Gerät wurden durch den Führungsstab der Luftwaffe Kriterien und Grundsätze entwickelt,⁴²¹ die neben der operativen Notwendigkeit auch die Aspekte der Wirtschaftlichkeit berücksichtigten. Dies war notwendig, da das NVA-Gerät nicht den technischen Normen und Unfallverhütungsvorschriften der Bundesrepublik Deutschland entsprach und ein Weiterbetrieb daher immer kostenintensive Anpassungsmaßnahmen für den sicheren Betrieb erforderte, falls dies nicht durch prozedurale Maßnahmen gewährleistet werden konnte.

Mit der Weisung durch den Führungsstab der Luftwaffe Fü L V 1 vom 18. Oktober 1990⁴²² wurden erste Grundsatzregelungen für den Bereich der 5. Luftwaffendivision angewiesen. Zur Sicherstellung der materiellen Einsatzbereitschaft im Bereich der 5. Luftwaffendivision, wurden durch Fü L V 2 am 15. November 1990⁴²³ für die Verbände der ehemaligen NVA-Luftstreitkräfte Regelungen für das „Logistische Meldewesen“ erlassen.

Bevor im Weiteren auf die spezifische Übernahme von Flugabwehrraketen- und Radarführungssystemen eingegangen wird, soll an dieser Stelle der Vollständigkeit halber der befristete Weiterbetrieb von ausgewählten fliegenden Waffensystemen erwähnt werden. Dies waren im Bereich der Kampfflugzeuge die MiG-29 und alle Transportfliegerkräfte einschließlich der ehemaligen Flugbereitschaft der Deutschen Demokratischen Republik.

⁴¹⁹ BArch-MA BL 1/50327, Büro ParlSts - Az 11-71/VS-NfD vom 06.11.1990.

⁴²⁰ BArch-MA BL 1/50320, BMVg StvGenInspBw - Az 10-87-25/VS-NfD vom 25.09.1990.

⁴²¹ BArch-MA BL 1/50326, BMVg Fü L VI 1 „Kriterien und Grundsätze für die Übernahme von NVA-Gerät“ vom 13.09.1990.

⁴²² BArch-MA BL 1/50321, BMVg Fü L V 1 - Az 31-10-10 vom 18.10.1990.

⁴²³ BArch-MA BL 1/50327, BMVg Fü L V 2 - Az 80-01-00 PO 210/07 vom 15.11.1990.

6.2.2 Übernahme von Flugabwehrraketen- und Radarführungssystemen der NVA-Luftstreitkräfte

Übernahme von Flugabwehrraketensystemen

Zum Zeitpunkt der Wiedervereinigung betrieben die NVA-Luftstreitkräfte (NVA-LSK/LV) in der 1. und 3. Luftverteidigungsdivision (Cottbus bzw. Neubrandenburg) folgende Flugabwehrraketen-Feuereinheiten mit unterschiedlichen Waffensystemen:

- 30 Feuereinheiten SA-2 GUIDELINE für mittlere und große Höhen,
- 10 Feuereinheiten SA-3 GOA für niedrige und mittlere Höhen,
- 4 Feuereinheiten SA-5 GAMMON für mittlere und große Höhen.

Diese Feuereinheiten waren auf folgende Verbände aufgeteilt:

1. Luftverteidigungsdivision, Cottbus

41. FlaRakBrig	Bernau/Ladeburg
FlaRakAbtGrp 411 (SA-5)	Badingen
51. FlaRakBrig	Sprötau
31. FlaRakRgt	Straßgräbchen

3. Luftverteidigungsdivision, Neubrandenburg

43. FlaRakBrig	Sanitz
FlaRakAbtGrp 431 (SA-5)	Prangendorf
13. FlaRakRgt	Parchim
23. FlaRakRgt	Stallberg

Bis Ende 1991 wurden alle SA-2- und SA-3-Feuereinheiten außer Dienst gestellt und die Waffensysteme als Kategorie III-Gerät in Verantwortung der Hauptabteilung Rüstung der Verwertung zugeführt. Lediglich das Waffensystem SA-5 wurde als Kategorie II-Gerät bei den Flugabwehrraketenabteilungsgruppen 411 und 431 befristet bis Ende 1992 weiterbetrieben. Hierzu wurden durch den Führungsstab der Luftwaffe Fü L V 2, unter Nutzung der Expertise von Angehörigen der ehemaligen NVA-Luftstreitkräfte, die Verfahren für die Materialwirtschaft zum Betrieb des Waffensystems SA-5 festgelegt.⁴²⁴ Beide Flugabwehrraketenabteilungsgruppen wurden in die neue Zielstruktur der Luftwaffe überführt und bildeten zunächst mit dem Waffensystem HAWK am Standort Sanitz das Flugabwehrraketengeschwader 51 und mit dem Waffensystem PATRIOT am Standort Ladeburg das Flugabwehrraketengeschwader 52.

Übernahme von Radarführungssystemen

Der Luftraum über der DDR wurde zum Zeitpunkt der Wiedervereinigung durch Funktechnische Truppen der 1. und 3. Luftverteidigungsdivision lückenlos überwacht. Insgesamt wurden 32 Radarstellungen durch die Funktechnischen Kompanien der NVA-Luftstreitkräfte betrieben, die jeweils unterschiedliche Radarsysteme zur Luftraumüberwachung, Zielzuweisung und Jägerleitung einsetzten. Alle Radarstellungen und Gefechtsstände der Funktechnischen Truppen waren Teil des automatischen Führungs- und Leitsystems der Warschauer Pakt-Streitkräfte. Die Funktechnischen Kompanien waren auf folgende Verbände aufgeteilt:

⁴²⁴ BArch-MA BL 1/50322, BMVg Fü L V 2 - Az 10-26-00/VS-NfD vom 15.01.1990.

1. Luftverteidigungsdivision, Cottbus

FutB-31 ⁴²⁵	Döbern
FutB-41	Schönwalde
FutB-51	Sprötau
FutB-61	Müncheberg

3. Luftverteidigungsdivision, Neubrandenburg

FutB-23	Pragsdorf
FutB-33	Pudagla/Usedom
FutB-43	Dargelütz/Parchim

Diese Struktur der NVA-Luftstreitkräfte konnte jedoch nicht beibehalten werden. Daher wurden durch Fü L IV 3 mit Organisationsbefehl 6/91⁴²⁶ die ehemaligen Funktechnischen Verbände und Radaranlagen der NVA-Luftstreitkräfte in einer ersten Zielstruktur der 5. LwDiv neu zugeordnet. Die Strukturfestlegungen wurden ständig überprüft und soweit erforderlich durch Übergangsstrukturen im Zuge der Einnahme der Luftwaffenstruktur 6 den Bedürfnissen der Luftwaffe angepasst.⁴²⁷

Um die lückenlose Luftraumüberwachung im Beitrittsgebiet sicherzustellen, war es erforderlich, die Radaranlagen der NVA-Luftstreitkräfte bis zur Einnahme der endgültigen Zielstruktur der gesamtdeutschen Luftwaffe befristet weiter zu betreiben. Die Verfahren für die Wahrnehmung von Aufgaben der Materialwirtschaft bei den ehemaligen Funktechnischen Truppen wurden durch Fü L V 2 am 15. Januar 1991 festgelegt⁴²⁸. Im Februar 1991 wurde ein „Vorläufiges Logistisches Konzept für das Radarführungssystem Ost der Luftwaffe“ durch Fü L V 5⁴²⁹ erlassen.

Bei den eingesetzten Radargeräten handelte es sich ausschließlich um russische Radargeräte, von denen zur Verringerung der vorhandenen Typenvielfalt und zur Vereinfachung der logistischen Prozesse ausschließlich die Radargerätetypen „RBS P-37 BAR LOCK“ und „PRW-13 ODD PAIR“ für eine begrenzte Zeit in Betrieb gehalten wurden.

Hierzu wurden in einer allerersten Maßnahme alle RBS P-37-Radargeräte mit einem Siemens Sekundärradar ausgerüstet. Daneben wurden, zur Einhaltung der nunmehr verbindlichen elektrotechnischen („westlichen“) Sicherheitsstandards, an den im Betrieb befindlichen Radargeräten umfangreiche technische Nachrüstungen durchgeführt.

Langfristig wurden alle russischen Radargeräte durch westliches Gerät ersetzt und in den im Betrieb verbliebenen Radarstellungen die Umrüstung zu einem „Remote Radar Post 117“ (RRP 117) mit gleichem Ausrüstungsstand wie bei den Einrichtungen und Verbänden des Radarführungsdienstes im Bereich der „alten Bundesländer“, durchgeführt.

Insgesamt wurden von den 32 Radarstellungen der NVA-Luftstreitkräfte zunächst nur acht Radarstellungen vorübergehend weiterbetrieben. In fünf Radarstellungen wurde die Umrüstung auf „RRP 117“ durchgeführt und der Einsatzbetrieb in der Zielstruktur der Luftwaffe fortgeführt.

Die Radarstellungen wurden Zug um Zug außer Dienst gestellt oder umgerüstet. So wurden die Radaranlagen der ehemaligen Funktechnischen Truppen der NVA-Luftstreitkräfte nur in Teilen in die neue Struktur und Einsatzgliederung der Luftwaffe überführt.

⁴²⁵ FutB: Funktechnisches Bataillon (NVA-Bezeichnung).

⁴²⁶ BArch-MA BL 1/50322, BMVg Fü L IV 3 - Az 10-50-25/VS-NfD vom 27.02.1991.

⁴²⁷ Vgl. BArch-MA BL 1/50319, BMVg Fü L VI 1 ILZ/VS-NfD vom 04.01.1991, „DEU-DEU Info Nr. 021“, Ziffer 8, Anlage Übergangsstruktur 5. LwDiv.

⁴²⁸ BArch-MA BL 1/50322, BMVg Fü L V 2 - Az 10-26-00/VS-NfD vom 15.01.91.

⁴²⁹ Vgl. BArch-MA BL 1/50319, BMVg Fü L VI 1, ILZ/VS-NfD vom 08.02.1991, „DEU-DEU Info Nr. 026“, Ziffer 7.5b.

6.2.3 Das Waffensystem MiG-29 in der Luftwaffe

Das Waffensystem MiG-29 wurde ab März 1988 als einsitziger Luftverteidigungsflugzeug MiG-29A bzw. als zweisitzige Trainerversion MiG-29UB in die Luftstreitkräfte der Nationalen Volksarmee der DDR eingeführt. Die Einführung war im Oktober 1990 bei Beginn der Nutzung dieses Waffensystems durch die Luftwaffe noch nicht abgeschlossen.⁴³⁰

Die MiG-29 stellte von Beginn an eine Besonderheit im Flugbetrieb der Luftwaffe dar. Nach dem Zerfall des Warschauer Paktes und der deutschen Wiedervereinigung wurden 24 Jagdflugzeuge MiG-29 „FULCRUM“ des ehemaligen Jagdgeschwaders 3 „Wladimir Komarow“ in Preschen aus dem Bestand der ehemaligen NVA in die Luftwaffe übernommen und nach westlichen Grundsätzen eingesetzt.

Ab Januar 1991 wurde bei der Luftwaffe mit der offiziellen Erprobung der MiG-29 begonnen. Nach der Aufstellung des Erprobungsgeschwaders MiG-29 auf dem Flugplatz Preschen wurde das in der UdSSR hergestellte Flugzeug einige Monate intensiv getestet, bis im Juli 1991 vom Bundesminister der Verteidigung entschieden wurde, die MiG-29 in die NATO-Luftverteidigungs-Struktur zu integrieren.



Abb.: MiG-29 in der Erprobung

Für den Flugbetrieb im westlichen Luftraum erhielten die deutschen „FULCRUM“-Jagdflugzeuge die Bezeichnung MiG-29G (Germany) und MiG-29GT (Germany/Trainer).

Als Ergebnis der Änderung der Stationierungsplanung der Bundeswehr wurde entschieden, das Erprobungsgeschwader MiG-29 im Jahr 1993 mit dem Jagdbombengeschwader 35 (F-4F PHANTOM) in Laage bei Rostock zusammenzuführen und diesen neuen Verband „Jagdgeschwader 73“ zu nennen.⁴³¹ Im Herbst 1994 verlegten die MiG-29 von Preschen nach Laage. Dort verrichteten MiG-29 und F-4F PHANTOM nebeneinander ihren Dienst beim Jagdgeschwader 73.⁴³² Am 18. September 1997 wurde das zusammengeführte Jagdgeschwader 73 mit der Verleihung des Traditionsnamens „Steinhoff“ noch einmal offiziell in Dienst gestellt.⁴³³

⁴³⁰ BArch-MA, BL 1/59097, Wehrmateriallage 1997, MatALw III B 4.

⁴³¹ BMVg/Presse vom 01.06.1993: „Offizielle Indienststellung des MiG-29 Geschwaders der Deutschen Luftwaffe durch den Parlamentarischen Sts beim Bundesminister der Verteidigung Bernd Wilz, MdB“.

⁴³² <http://www.bredow-web.de/Luftwaffenmuseum/Kampffjets/MiG-29/mig-29.html> (06.03.2013).

⁴³³ http://de.wikipedia.org/wiki/Jagdgeschwader_73 (06.03.2013).

Die Integration der MiG-29 in die Luftwaffe

Für die Übernahme von NVA-Gerät wurden durch den Führungsstab der Luftwaffe Kriterien und Grundsätze entwickelt,⁴³⁴ die neben der operativen Notwendigkeit auch die Aspekte der Wirtschaftlichkeit berücksichtigten. Der Weg bis zur offiziellen Einführung der MiG-29 in die Luftwaffe hing 1991 zunächst von waffensystemspezifischen Untersuchungen und letztlich von der Entscheidung des Verteidigungsministers über die weitere Verwendung des Kampfflugzeugs in der Luftwaffe ab.

Der im Führungsstab der Luftwaffe im Referat Fü L V 3 eingerichtete Nutzungsbeauftragte (NuBe) MiG-29 stellte am 3. Juni 1991 fest, dass „aufgrund mangelnder Aussagen über Einführung und Betrieb seitens des Herstellers [...] noch keine Aussage getroffen werden [kann], bis Hauptabteilung Rüstung die fehlenden Informationen [zwei Monate später] ergänzt. [Es mangelt] an einer industriellen Instandsetzungsorganisation in den neuen Bundesländern sowie an WaSys-spezifischem Know-How. Des Weiteren fehlen Verträge mit dem Hersteller sowie Kosten- und Aufwandsdaten. Der Hersteller macht keine genauen Angaben über die Lebensdauer der Lfz und Triebwerke [...].Abschließende Empfehlung: Zunächst Betrieb nach Option 1 (zeitlich befristeter Betrieb nach Verfahren/Vorschriften der ehemaligen NVA, keine Maßnahmen Infrastruktur, Umweltschutz, Betriebsschutz, Verbesserung der technischen Dokumentation usw. sondern, wo erforderlich, Betrieb mit Ausnahmegenehmigungen/Sonderverfahren) aber nur bis zum Abschluss der Bewertungen und Entscheidungen über Option 2⁴³⁵ (Veränderung in fast allen Bereichen: Personal, Ausbildung, Material, Industrieunterstützung, Technische Dokumentation, Infrastruktur, Lfz-Modifikationen usw.)“⁴³⁶.

Die ersten Untersuchungen im Führungsstab der Luftwaffe über die weitere Verwendung des Waffensystems MiG-29 zeigten deutlich die Problematik auf, dass die Option 1 (befristeter Betrieb in der Luftwaffe) unzeitgemäß war und die Option 2 (Betrieb bis zum Ablauf der Lebensdauer) sehr aufwändig und teuer würde und nur dann weiterverfolgt werden sollte, wenn es aus operationellen Gründen sinnvoll erschien. Daher ließ der Führungsstab der Luftwaffe in diesem Stadium noch anderweitige Verwendungsmöglichkeiten oder eine Verwertung offen. In Absprache mit der Hauptabteilung Rüstung und dem Generalinspekteur der Bundeswehr entwickelte der Führungsstab der Luftwaffe letztendlich eine Option 3, die eine Nutzungsdauer von mindestens 12 Jahren (geplante Einführungsperiode für den EUROFIGHTER) und eine anschließende Verwertung vorsah.

Als bedarfsbegründendes Dokument für die Übernahme der MiG-29 in die Luftwaffe wurde eine diesbezügliche Leitungsvorlage durch den Führungsstab der Luftwaffe erstellt. Der Verteidigungsminister vermerkte auf dem Rückläufer der Vorlage am 25. Juli 1991 an den Staatssekretär Dr. Pfahls: „Ich stimme der Realisierung der Option 3 zu, die eine geplante Nutzungsdauer von 12 Jahren vorsieht.“⁴³⁷

Staatssekretär Dr. Pfahls schrieb daraufhin am 30. Juli 1991 an den Inspekteur der Luftwaffe:⁴³⁸

„Betr.: Weitere Nutzung der MiG 29

*Bezug: 1) Fü L III 2 - Az 72-25-12 -VS-Vertraulich vom 14.06.1991
2) GenInsp vom 10.07.1991*

BM Dr. Stoltenberg hat der Realisierung der Option 3 gem. Bezug 1) zugestimmt (Nutzungsdauer von 12 Jahren). Bei den nunmehr erforderlichen Untersuchungen

⁴³⁴ BArch-MA, BL 1/50326, Fü L VI 1 „Kriterien und Grundsätze für die Übernahme von NVA-Gerät“ vom 13.09.1990.

⁴³⁵ Option 2 sah zu Beginn der Ermittlungen den Betrieb für die restliche Lebensdauer der MiG-29 vor.

⁴³⁶ BArch-MA, BL 1/59288, Fü L V 3, Nutzungsbeauftragter MiG-29 vom 03.06.1991.

⁴³⁷ BArch-MA, BL 1/59288.

⁴³⁸ Ebd.

bitte ich, mit besonderer Sorgfalt die in Bezug 2) dargelegten Argumente zu prüfen und zu bewerten. Die möglichen Einsparungen bei der F-4F-Flotte und die Voraussetzungen für einen möglichst kostengünstigen Betrieb der MiG 29 sind aufzuzeigen. Die Option ist innerhalb des zur Verfügung stehenden Finanz- und Personalrahmens zu realisieren. BM erwartet eine entsprechende Vorlage zum 1. Oktober 1991.“

Nach der Entscheidung des Ministers liefen die notwendigen Arbeiten zur vollen Integration des Waffensystems MiG-29 in die Luftwaffe und in das NATO-Bündnis an. Die Schwerpunkte lagen dabei eindeutig im Bereich Technik und Logistik sowie bei den Umrüstmaßnahmen zur Angleichung an den westlichen Standard.

Zur besseren Umsetzung der geplanten Maßnahmen wurde vom Führungsstab der Luftwaffe die Einrichtung eines deutschen Verbindungsbüros in Moskau angeregt. Durch den Nutzungsbeauftragten MiG-29 wurde im Juni 1991 festgestellt, „dass ein Verbindungsbüro dringend notwendig ist, um das logistische Management MiG-29 sicherzustellen, denn nur Gespräche vor Ort können Lösung für das Problem der unterschiedlichen Kommunikation sein; Voraussetzung: das Personal spricht russisch und kennt die Mentalität der Russen.“⁴³⁹

Diese Pläne führten nach einigen Konferenzen mit Vertretern der russischen Seite sogar dazu, dass ein Entwurf einer Dienstanweisung über einen „Luftwaffenverbindungsoffizier MiG-29 zur russischen Rüstungsexportorganisation ROSVOORUZHENIE“ erstellt wurde. Damit stieß der Führungsstab der Luftwaffe aber auf Widerstand seitens der Hauptabteilung Rüstung und des Bundesamtes für Wehrtechnik sowie des Luftwaffen-Attaché in Moskau.

Die Geschehnisse der ersten Betriebsjahre ab 1991 spiegeln die auszugsweisen Protokolle der zahlreichen Arbeitsgruppensitzungen des Fü L V 3 - NuBe MiG 29 wider:

- Fü L V 3-NuBe MiG-29, 1. AG NuBe MiG-29 am 27.08.1991 (konstituierende Sitzung).
- Fü L V 3-NuBe MiG-29 vom 22.07.1992, Ergebnisprotokoll 4. AG NuBe MiG-29:
„Auch nach der 4. AG-Sitzung ist festzuhalten, daß die Situation des WaSys MiG-29 weiterhin prekär ist. Dies liegt zunächst an den Schwierigkeiten, die mit der Abwicklung von Leistungen über ungewohnte Beschaffungskanäle verbunden sind. In wachsendem Maße werden sich aber auch die wegen fehlender Mittel unterbliebenen Beschaffungen auf die Flugstundenleistung des ErpG MiG-29 auswirken.“
- Fü L V 3-NuBe MiG-29 vom 30.03.1993, Ergebnisprotokoll 7. AG NuBe MiG-29:
„[Es] ist das Ausmaß der noch anstehenden Restaufgaben aus der Einführung noch deutlicher zu Tage getreten. Auch die Überleitung des WaSys in die Aufbau- und Ablauforganisation nach ‚Weststandard‘ erfordert noch erheblichen Aufwand.“
- Fü L V 3-NuBe MiG-29 vom 25.11.1994, Ergebnisprotokoll 14. AG NuBe MiG-29:
„Die [...] kritische Versorgungslage hat sich weiter verschärft [...]. Um die konkreten Ursachen herauszufinden, wurde durch den NUBE eine Spezialistengruppe [...] zur Rosvooruzhenie am 17.10.1994 nach Moskau in Marsch gesetzt.“
- Fü L V 6-NuBe MiG-29 vom 30.05.1996, Ergebnisprotokoll 19. AG NuBe MiG-29:
„Aufgrund der Abschichtung ministerieller Aufgaben in unterstellte Bereiche ab 1997 wird die AG NUBE [...] nicht weiterbestehen. Der Hauptanteil der Aufgaben wird in die Zuständigkeit des WASBE [Waffensystembeauftragter im Materialamt der Luftwaffe] übergehen.“

⁴³⁹ Ebd., Fü L V 3, Nutzungsbeauftragter MiG-29 vom 03.06.91.

Die logistischen Belange für das Waffensystem wurden im Führungsstab der Luftwaffe sehr schnell in ein „Logistisches Konzept“ umgesetzt, das am 15. Januar 1992 durch den Fü L V 6 NuBe WS MiG-29 herausgegeben wurde.⁴⁴⁰ Darin finden sich u.a. Eckdaten für den Betrieb wieder:

- „Das WaSys MiG-29 befand sich zum Zeitpunkt der Wiedervereinigung bei den LSK/LV der NVA der ehemaligen DDR noch in der Einführung und Anfangsnutzung.“
- „Die Einführungsgenehmigung für das WaSys MiG-29 [...] ist gem. Weisung BMVg-Fü L VII (Fü L VII 1 - Az 72-01-01, VS-NfD vom 13.02.1991) [...] durch das Luftwaffenamt-GenLwRüst zu erteilen.“
- „Das WaSys MiG-29 wird in der Luftwaffe Aufgaben in der Luftverteidigung übernehmen. In diesem Aufgabenspektrum wird es das WaSys F-4F bis zur Einführung eines Folgemusters ergänzen.“
- „[Es] ist beabsichtigt, das WaSys MiG-29 mindestens 12 Jahre bis in das Jahr 2003 in Dienst zu halten.“



Abb.: MiG-29 des Jagdgeschwaders 73 „Steinhoff“

Weil das Waffensystem MiG-29 bis mindestens 2003 bei der Luftwaffe in Dienst gehalten werden sollte, musste die Nutzungsdauer durch die Lebensdauernachweise und Belastungsprofile der Luftfahrzeug-Konstruktion bei den russischen Luftstreitkräften bestimmt werden. In Zusammenarbeit mit der Firma IABG und dem russischen Konstruktionsverantwortlichen „Moscow Aircraft Production Organization MiG“ (MAPO MIG) wurden für die deutschen Luftfahrzeuge eigene Lebensdauererweiterungen erarbeitet.

Im Rahmen der Anpassung der deutschen Luftfahrzeug-Dokumentation wurde auf Grundlage der vorhandenen russischen Originaldokumente unter Beteiligung des russischen Chefkonstruktors durch die Firma MAPS⁴⁴¹/DASA (heute EADS-D) auf die etablierten deutschen Dokumentationssysteme umgestellt.⁴⁴²

Die Instandsetzung in den unterschiedlichen Instandsetzungsebenen fand einerseits beim russischen Vertragspartner und andererseits bei deutschen Firmen (DASA, AOA, EFW) statt. Im November 1994 wurde mit der Firma MAPS ein Instandsetzungsvertrag geschlossen.

⁴⁴⁰ BMVg Fü L V 6 vom 15.01.1992, „Logistisches Konzept WaSys MiG-29“.

⁴⁴¹ MiG Aircraft Product Support GmbH. (Joint Venture DASA, MAPO MIG und ROSVOORUZHENIE).

⁴⁴² 1997 setzte sich die Dokumentation für die deutsche MiG-29 aus 924 Handbüchern als russische Originaldokumentation, 635 Handbüchern in deutscher Übersetzung und 47 eigeninitiierten deutschsprachigen Handbüchern zusammen.

Für den Flugbetrieb in Deutschland und im westlichen Ausland wurden die MiG-29 zwischen 1992 und 1995 auf ICAO⁴⁴³ I-Standard umgerüstet. Die MiG-29-Staffel konnte dann eine ständige QRA-Rotte stellen. 1998/99 wurden sieben Luftfahrzeuge auf ICAO II-Standard umgerüstet, was u.a. die Verkabelung für Flügelaußentanks und ein integriertes GPS umfasste.⁴⁴⁴ Das Cockpit wurde völlig überarbeitet und dem westlichen Ausrüstungsstand angepasst. Insgesamt wurde das Luftfahrzeug technisch auf NATO-Standard gebracht. Mit dieser Hochrüstung hatte sich die MiG-29 endgültig vom reinen Abfangjäger zum Mehrzweck-Kampfflugzeug gemauert.⁴⁴⁵

Die Einführungsgenehmigung (erforderlich für den Betrieb in der Bundeswehr) trat für die in diesem Zusammenhang umbenannten Luftfahrzeugmuster MiG-29G und GT am 29. März 1996 in Kraft. Von besonderer Bedeutung in diesem Dokument war die Aufnahme erforderlicher Maßnahmen zur Nutzungs- und Leistungsverbesserung des Waffensystems. Die erstmalige Musterzulassung nach Bundeswehr-Standard wurde am 28. Juli 1994 durch die Musterzulassungsstelle des Bundesamtes für Wehrtechnik und Beschaffung erteilt, die endgültige Verkehrszulassung wurde im Mai 1997 durch das Materialamt der Luftwaffe Dezernat III A 1 veröffentlicht. Des Weiteren wurde das Waffensystem MiG-29 in das „Logistische System der Luftwaffe“ integriert. Die Überleitungsarbeiten dazu wurden 1997/98 durchgeführt.⁴⁴⁶

Das Nutzungsende der MiG-29 in der Luftwaffe

Ab 1998 begannen im Bundesministerium der Verteidigung die ersten Gespräche zwischen der Hauptabteilung Rüstung und dem Führungsstab der Luftwaffe hinsichtlich des geplanten Nutzungsendes im Jahr 2003. Nach einer MiG-29-Nutzerstaaten-Konferenz schrieb die Hauptabteilung Rüstung Rü III 4 an den Verteidigungsminister, dass die Nutzerstaaten eine Standardisierung der MiG-29 in den Bereichen Modernisierung, Instandsetzung, Ersatzteilversorgung, Logistik und Schulung von Wartungspersonal anstrebten und einen gemeinsamen Ersatzteillpool bilden wollten. Vor dem Hintergrund der zu erwartenden Einsparungen bei den zukünftigen Betriebskosten wäre die Prüfung einer Nutzungsdauerverlängerung über 2003 hinaus angezeigt.

Der Führungsstab der Luftwaffe stellte dazu am 22. Mai 1998 fest, dass an der geplanten Aussonderung ab 2003 aus operationellen und logistischen sowie monetären Gründen festgehalten werden sollte. Die Stabsabteilung Fü L II präzisierte die ablehnende Haltung des Führungsstabs der Luftwaffe zu einem Weiterbetrieb der MiG-29 in der Luftwaffe am 15. Juni 1998 mit Einschränkungen im Flugbetrieb F-4F sowie einem Mehraufwand an logistischer Versorgung, Infrastruktur, Personal und Ausbildung. Außerdem würde es an Haushaltsmitteln für den Betrieb von vier verschiedenen Waffensystemen EUROFIGHTER, TORNADO, F-4F PHANTOM und MiG-29 mangeln. Zudem wäre aus Sicht des Referats Fü L II 5 ein „Parallelbetrieb“ von EUROFIGHTER und MiG-29 beim Jagdgeschwader 73 „S“ nicht möglich.⁴⁴⁷

Nach zahlreichen Gesprächen zwischen dem Bundesministerium der Verteidigung Hauptabteilung Rüstung / Führungsstab der Luftwaffe und der russischen Seite (Hersteller und Konstruktionsverantwortlicher) sowie der Republik Polen als interessiertem Abnehmerland für die deutschen MiG-29 kam es am 24. Juni 2003 zu einem Abkommen zwischen dem Bundesminister der Verteidigung der Bundesrepublik Deutschland und dem Minister für Nationale Verteidigung der

⁴⁴³ ICAO: International Civil Aviation Organization.

⁴⁴⁴ <http://www.geschichte.luftwaffe.de> (06.03.2013).

⁴⁴⁵ <http://www.bredow-web.de/Luftwaffenmuseum/Kampffjets/MiG-29/mig-29.html> (06.03.2013).

⁴⁴⁶ BArch-MA, BL 1/59097, MatALw III B 4, Wehrmateriallage 1997.

⁴⁴⁷ Interne Besprechung im BMVg in Bonn am 13.02.1998.

Republik Polen über die Überlassung von 23 Luftfahrzeugen MiG-29 einschließlich der dazugehörigen Ausrüstung und Bewaffnung / Munition aus Bundeswehrbeständen.⁴⁴⁸

Die deutsche Seite gewährte der polnischen Seite im Rahmen der Überlassung technische und logistische Unterstützung bis 1. April 2005.⁴⁴⁹ Nach Außerdienststellung der MiG-29 sollte die Republik Polen der deutschen Luftwaffe zwei Zellen der MiG-29 für museale Zwecke überlassen.



Abb.: MiG-29 im Luftwaffenmuseum in Gatow

Die Republik Polen wollte die Luftfahrzeuge im Rahmen ihrer nationalen Verteidigung oder im Rahmen von Krisenmanagement-Missionen unter dem Mandat von VN, NATO oder OSZE nutzen.

Beide Seiten verpflichteten sich, entsprechend den Bestimmungen des Wiener Dokuments 1999 sowie den Bestimmungen des VN-Waffenregisters, die zuständigen nationalen Behörden sowie die zuständigen VN-Dienststellen über die Waffenlieferung zu informieren.

Die diesbezügliche Aussonderungs- und Verwertungsanordnung des Führungsstabs der Luftwaffe Fü L II 4 an das Luftwaffenmaterialkommando von 2003 sah die Übergabe an Polen in mehreren Losen vor:

„Die Lfz sind nach Maßgabe des Überlassungsvertrages [...] an die Republik Polen zu übergeben. Die Aussonderung wird im Einzelfall wirksam [Löschung in der Luftfahrzeugrolle] mit Übergabe der Lfz an die Republik Polen [...]. Verkehrszulassungsscheine und Nachweise der Verkehrssicherheit sind LwMatKdo III A 1/VZ zu übergeben [...]. Die Entfernung der Kennzeichen und des Hoheitsabzeichens sind als Teil der Übergabe zu dokumentieren.“⁴⁵⁰

Fazit

Die MiG-29 war bei der Luftwaffe aufgrund ihrer guten Flugeigenschaften und technischen Ausstattung sehr beliebt, jedoch konnte sie nicht mit neueren Flugzeugen wie dem EUROFIGHTER mithalten. Neben dem Auftrag zur Sicherung des Luftraums und Wahrung der Lufthoheit (Alarmrotte) sammelte eine große Zahl befreundeter Luftstreitkräfte im Übungsflugbetrieb

⁴⁴⁸ Vgl. „Abkommen zwischen dem Bundesminister der Verteidigung der Bundesrepublik Deutschland und dem Minister für Nationale Verteidigung der Republik Polen über die Überlassung von MiG-29-Luftfahrzeugen aus Bundeswehrbeständen.“

⁴⁴⁹ Vgl. BMVg Rü III 2 / Fü L II 5 vom 15.12.2004 an Staatssekretär Dr. Eickenboom, Abgabe MiG-29 an Polen, Folgeaktivitäten zur technisch-logistischen Unterstützung.

⁴⁵⁰ BArch-MA, BL 1/62931.

wertvolle Erfahrungen mit dem Waffensystem MiG-29; dies förderte das Ansehen der Bundeswehr bei ihren Bündnispartnern.



Abb.: MiG-29 bei einem Übungsschießen 2003 in den USA

Die MiG-29 wurden ab September 2003 an die Polnischen Luftstreitkräfte abgegeben.⁴⁵¹ Die letzten neun Luftfahrzeuge starteten am 4. August 2004 vom Fliegerhorst Laage Richtung Bydgoszcz in Polen.⁴⁵² In einer diesbezüglichen Pressemeldung hieß es am 2. August 2004:

„Die letzten neun der damals aus der NVA übernommenen MiG-29 Kampffjets der Luftwaffe werden am Dienstag von Laage bei Rostock zu ihrem neuen Stützpunkt in Bydgoszcz überführt. Polen zahlt dabei einen symbolischen Preis von einem Euro pro Maschine. Das Geschenk soll Polen helfen, seinen Bedarf an Jägern zu decken, um eine bessere Integration in die Luftverteidigung der NATO zu ermöglichen. Eine weitere MiG wird in Deutschland verbleiben und im Luftwaffenmuseum in Berlin-Gatow ausgestellt werden.“⁴⁵³

Die großen Anstrengungen im Führungsstab der Luftwaffe hinsichtlich der politischen Billigung einer, wenn auch zeitlich begrenzten, Nutzung des Waffensystems MiG-29 wurden durch einen immensen Erfahrungsgewinn sowohl bei der deutschen Luftwaffe als auch bei den NATO-Luftstreitkräften belohnt. Allerdings musste bei diesem Transfer nach Polen das zuständige Referat FÜ L II 5 etliche Mühe aufbringen, um den Überlassungsvertrag von deutscher Seite erfolgreich zum Abschluss zu bringen.

Insgesamt flogen 24 MiG-29 bei der Luftwaffe. Die 20 einsitzigen MiG-29G trugen die Kennzeichen 29+01 bis 29+21 (29+13 nicht vergeben), die vier Doppelsitzer MiG-29GT hatten die Registrierungen 29+22 bis 29+25. Ein Luftfahrzeug ging im Juni 1996 durch einen Flugunfall verloren.

6.2.4 Air Policing und Sicherung des deutschen Luftraums

Die NATO Luftverteidigung ist eine dauerhafte Aufgabe im Frieden sowie in Krise und Konflikt, die dazu beiträgt, die Integrität des NATO-Luftraumes zu bewahren und die volle Handlungsfähigkeit eigener Operationen zu gewährleisten. Die Bundesrepublik Deutschland nimmt ihre Luftverteidigungsaufgaben grundsätzlich mit den Kräften und in den Strukturen der Integrierten NATO-

⁴⁵¹ Vgl. BMVg Presse- und Informationsstab vom 23.09.2003: „Übergabe der ersten deutschen MiG-29 an die polnischen Luftstreitkräfte in Anwesenheit der beiden Verteidigungsminister“.

⁴⁵² http://www.airpower.at/news06/1120_gebrauchte29er/index.html (06.03.2013).

⁴⁵³ <http://www.shortnews.de/id/530435/deutsche-luftwaffe-schenkt-polen-mig-29-jaeger> (06.03.2013).

Luftverteidigung (NATO Integrated Air Defence System/NATINADS) wahr und stellt der NATO dazu im Rahmen des „NATO Air Policing“ (Luftraumüberwachung) ständig zwei Alarmrotten mit Jagdflugzeugen aus in der Regel zwei verschiedenen Jagdgeschwadern in einer festgelegten Alarmbereitschaft rund um die Uhr an sieben Tagen in der Woche bei.

Seit der Wiedervereinigung der beiden deutschen Staaten und der Wiedergewinnung der vollständigen Souveränität der Bundesrepublik Deutschland werden routinemäßig Alarmrotten der Luftwaffe im Rahmen des „NATO Air Policing“ aus den Jagdgeschwadern in Neuburg/Donau und Wittmund eingesetzt und in Alarmbereitschaft gehalten.

Alarmstarts mit sogenannten „Abfangjägern“ erfolgen auf Grund einer Verletzung des Luftraumes durch militärische oder andere nicht identifizierbare Luftfahrzeuge. Aber auch bei Luftnotlagen - zum Beispiel bei Ausfall der Funkanlage oder Navigationseinrichtung - durch die ein Flugzeug vom Kurs abgebracht wird, können Alarmrotten wertvolle Hilfe leisten.

Nach den Ereignissen vom 11. September 2001 in den USA entwickelte die NATO das sogenannte „RENEGADE“-Konzept⁴⁵⁴, um Maßnahmen zur Wahrung der Sicherheit im Luftraum gegen zivile Flugzeuge, die zum Zwecke eines terroristischen Angriffs entführt werden, vom „NATO Air Policing“ abzugrenzen. Mit der Abstützung auf die bereits der NATO unterstellten Jagdflugzeuge und Gefechtsstände wird diese Aufgabe effektiv durch das „Nationale Lage- und Führungszentrum-Sicherheit im Luftraum“ (NLFZ-SiLuRa) als zentraler Informationsknotenpunkt auf Bundesebene wahrgenommen.

Im März 2003 stellte der Bundesminister der Verteidigung, Dr. Peter Struck, in Kalkar der Öffentlichkeit dieses neu eingerichtete NLFZ-SiLuRa vor. Dort arbeiten Experten aus Bundeswehr, Bundespolizei, Innen- und Verkehrsministerium zusammen und überwachen ständig das aktuelle Luftlagebild. Bei Verdachtsfällen, die in der Praxis aber oftmals auf dem Einstellen einer falschen Funkfrequenz und damit dem vorübergehenden Verlust der Kommunikationsfähigkeit für die Piloten von Passagiermaschinen beruhen, kann der Einsatz einer Alarmrotte der Luftwaffe initiiert werden; im Fall eines bestätigten RENEGADE-Falles würden die Alarmrotten von der NATO in nationale Befehlsketten zurückunterstellt. Insoweit ist dies eine Thematik mit der auch der Führungsstab der Luftwaffe intensiv befasst war.

Die Gewährleistung der Sicherheit im deutschen Luftraum erfordert aufgrund der unterschiedlichen Zuständigkeiten, der geographischen Lage der Bundesrepublik Deutschland und den äußerst zeitkritischen Bedingungen bei der Abwehr von Gefahren aus der Luft ein ganzheitliches, ressortübergreifendes und abgestimmtes Vorgehen. Die der Integrierten NATO-Luftverteidigung unterstellten Kräfte und Mittel der Luftwaffe werden für die Durchführung der dann in rein nationaler Verantwortung liegenden Maßnahmen der „Führungszentrale Nationale Luftverteidigung“ in Uedem unterstellt.⁴⁵⁵

Während die NATO gegen militärische Luftraumverletzer grenzüberschreitend tätig werden kann, ist dies bei zivilen Luftraumverletzern grundsätzlich nicht möglich. Hierzu sind bilaterale Abkommen notwendig, um ein ziviles Luftfahrzeug über die Grenze hinweg zu begleiten. So wurde beispielsweise ein Abkommen mit der Schweiz und Frankreich geschlossen. Weitere Verträge mit Nachbarstaaten wie zum Beispiel Belgien befinden sich in der Erarbeitung. Darüber hinaus existieren seit geraumer Zeit zu Österreich sehr gute Arbeitsbeziehungen, die z.B. während der Fußball-Europameisterschaft 2008 reibungslos umgesetzt wurden.

⁴⁵⁴ Vgl. Jarosch, Immer im Einsatz - 50 Jahre Luftwaffe, Seite 157 ff.

⁴⁵⁵ Gemäß Bundesverfassungsgericht vom April 2013 darf die Bundeswehr im Wege eines Einsatzes zur Verhinderung eines besonders schweren Unglücksfalles aufgrund einer Entscheidung der Bundesregierung gem. § 14 Abs. 1, § 13 LuftSIG Luftfahrzeuge im Luftraum abdrängen, zur Landung zwingen, den Einsatz von Waffengewalt androhen und Warnschüsse abgeben. Auf die Zulässigkeit der unmittelbaren Einwirkung mit Waffengewalt auf ein Luftfahrzeug wird hier nicht näher eingegangen.

Deutscher Beitrag zum NATO Air Policing im Baltikum

Mit dem Beitritt von insgesamt neun neuen Mitgliedstaaten zur NATO in den Jahren 2004 bis 2008 wurde das NATINADS um deren Luftraum erweitert. Einige neue NATO-Mitglieder, wie z.B. Estland, Lettland und Litauen, verfügen jedoch nicht über ausreichend eigene Luftverteidigungskräfte. Der Oberkommandierende der NATO-Streitkräfte in Europa hatte deshalb bereits im Februar 2004 entschieden, die Souveränität des Luftraums in den Baltischen Staaten mit der Unterstützung anderer NATO-Mitgliedsländer sicherzustellen. Der Schutz des Luftraums über den Baltischen Staaten wird daher im Rahmen einer zeitlich befristeten Interimslösung im Rotationsverfahren abwechselnd von anderen NATO-Nationen übernommen.⁴⁵⁶

Insgesamt waren mittlerweile Kontingente aus 14 verschiedenen Nationen teilweise mehrfach in den letzten Jahren für jeweils drei bis vier Monate im Baltikum im Einsatz. Aufgrund der absehbar weiterhin fehlenden eigenen Luftverteidigungskapazitäten der Baltischen Staaten wird diese Aufgabe auch in den nächsten Jahren durch die anderen Bündnispartner sichergestellt werden müssen.

Deutschland hat sich in den Jahren 2005 bis 2012 mit insgesamt fünf Kontingenten (F-4F PHANTOM und EUROFIGHTER) am Air Policing im Baltikum für jeweils vier Monate beteiligt. Um den geforderten hohen Bereitschaftsstatus sicherstellen zu können, war ein streitkräftegemeinsames Team aus Luftfahrzeugbesatzungen, technisch-logistischem Personal, Feldjägern, Spezialpionieren, Fernmeldekräften, Gefechtsstandpersonal des Einsatzführungs- und Flugverkehrskontrolldienstes, Kräften des Sanitätsdienstes sowie Brandschutzspezialisten aus dem Objektschutzregiment der Luftwaffe im Einsatz. Parallel wurden während dieser Zeit durch das eigene Personal des Einsatzführungsdienstes baltische Jägerleitoffiziere ausgebildet.⁴⁵⁷

Der deutsche Einsatz erfolgte jeweils von der „Deployment Operating Base“ Siauliai/Litauen und wurde mit jeweils zwei Jagdflugzeugen, die innerhalb von 15 Minuten nach Alarmierung startklar sein mussten, sichergestellt. Weitere Luftfahrzeuge standen zur Kompensation von Ausfällen als Ersatz oder als technische Reserve und für Übungsflüge vor Ort zur Verfügung.⁴⁵⁸

Die wiederholte Wahrnehmung dieser Aufgabe durch die Luftwaffe stellte einen wesentlichen Beitrag Deutschlands für die Wahrnehmung der Bündnisverpflichtungen und Lastenteilung der NATO sowie der Bedeutung des Schutzes des gemeinsamen Luftraums für die Mitgliedstaaten dar.

Deutscher Beitrag zum Schutz des isländischen Luftraums

Auch Island, das über keine eigenen Streitkräfte verfügt, bemühte sich nach dem Abzug der USA im Jahr 2006 intensiv um die Sicherstellung der Luftraumüberwachung durch alliierte Partnernationen. In den Jahren 2010 und 2012 verlegte jeweils ein deutsches Kontingent der Luftwaffe für vier Wochen mit sechs Luftfahrzeugen F-4F PHANTOM zum Luftwaffenstützpunkt Keflavik in Island.

Da Island nicht mit militärischem Personal unterstützen konnte, bestand das Kontingent neben technisch-logistischem Personal zur Wartung und Instandsetzung u.a. auch aus Wetterberatern, Fernmeldekräften sowie Sanitäts-, Gefechtsstands- und Brandschutzpersonal. Island betreibt zur Luftraumüberwachung zwar eigene Radaranlagen und ein Kommandozentrum (Command and Reporting Center), hat aber kein zur Führung von Jagdflugzeugen ausgebildetes Personal. Deshalb stellte die deutsche Luftwaffe auch Jägerleitoffiziere des Einsatzführungsdienstes bereit, die die Jagdflugzeuge in der Luft taktisch führten. Neben der Bereitschaft mit zwei bewaffneten

⁴⁵⁶ Vgl. „Memorandum of Understanding“ zwischen Deutschland und Litauen vom 17.01.2011.

⁴⁵⁷ Vgl. Bericht vom Kontingentführer Einsatzkontingent Air Policing Baltikum (APB) 2009 (VS-NfD).

⁴⁵⁸ Vgl. Erfahrungsbericht Luftwaffenführungskommando vom 28.06.2012 zu APB 2012 (VS-NfD).

Jagdflugzeugen wurden die verbleibenden F-4F PHANTOM zweimal täglich für den routinemäßigen Übungs- und Ausbildungsflugbetrieb eingesetzt.

Der gemeinsame Schutz des NATO-Territoriums und damit auch der gemeinsame Auftrag zur Sicherstellung der Unversehrtheit des NATO-Luftraums gegen militärische Bedrohungen sind und bleiben Kernaufgaben der NATO-Vertragsstaaten. Eine dauerhafte Präsenz von NATO-Kampfflugzeugen in Island ist nicht erforderlich. Vielmehr dienen die wiederholten, temporären Verlegungen von NATO Luftfahrzeugen dem Ziel, die Bündnissolidarität auch in Island zu demonstrieren.

Die Luftwaffe hat auch hier unter Beweis gestellt, dass sie bei Tag und Nacht in der Lage ist, zum einen die Souveränität des NATO Luftraums auch außerhalb der deutschen Landesgrenzen sicherzustellen und zum anderen diese Aufgabe mit vertretbarem Aufwand durchführen zu können. Gleichzeitig trägt sie dazu bei, die bestehenden guten Beziehungen zwischen Deutschland und Island zu vertiefen. Der Führungsstab der Luftwaffe hat diesbezüglich über Jahre hinweg dem Verteidigungsminister klare positive Signale gegeben und die Luftwaffe als verlässlichen NATO-Partner präsentiert.⁴⁵⁹

6.3 Die konzeptionelle Neuausrichtung der Luftwaffe und die Luftwaffenstrukturen 4 bis 6

Luftwaffenstruktur 4

Nach der Vereinigung Deutschlands und der Umgestaltung der Bundeswehr wurde es erforderlich, „die Bundeswehr von einem verteidigungsbereiten Instrument des Bündnisses zu einem friedensgestaltenden Element der deutschen Außen- und Sicherheitspolitik“ zu entwickeln.⁴⁶⁰ Dies bedeutete, die Bundeswehr umgehend zu befähigen, gemeinsam mit Verbündeten und Partnern in internationalen Konflikten und Krisen deutsche Sicherheitsinteressen wahrzunehmen.⁴⁶¹

Für die Bundeswehr und besonders für die Luftwaffe waren in der Folge der bis dahin weitreichendste Umbau und die dramatischste Neuausrichtung ihrer Geschichte zu verzeichnen. Die Luftwaffenstruktur 4 (gültig ab 1994), die bereits 1990 Eingang in erste Planungen fand, stand unter der durch den Inspekteur der Luftwaffe genannten Prämisse einer „runden Luftwaffe“ und damit einer schlagkräftigen und flexiblen Einsatzluftwaffe. Einerseits mussten Kräfte reduziert und Verbände und Standorte aufgegeben, andererseits aber auch ein räumlich und qualitativ erweitertes Aufgabenspektrum abgedeckt werden. Die Antwort auf diese Herausforderung wurde streitkräftegemeinsam gegeben durch eine Kategorisierung der Kräfte (mit abgestufter Verfügbarkeit) in die

- Militärische Grundorganisation (MGO),
- Hauptverteidigungskräfte (HVK) und
- Krisenreaktionskräfte (KRK).

Im Führungsstab der Luftwaffe wurden diese konzeptionellen Neuansätze zunächst mit einem sehr begrenzten Kreis von Wissensträgern (intern als „Kapuzenclub“ bezeichnet) erarbeitet. Zu den hierzu eingerichteten Arbeitsgruppen oder „Task Forces“ gehörten vornehmlich die Referatsleiter und ausgewählte Referenten der Grundsatzreferate und des Organisationsreferates, somit Fü L III 1, II 1, I 1 und Fü L I 4. Die Mitglieder dieser Arbeitsgruppen wurden zur Bewältigung ihres

⁴⁵⁹ Vgl. BMVg Fü L III 3, Hintergrundinformation für Staatssekretär Kossendey vom 28. Februar 2012.

⁴⁶⁰ Jarosch, Immer im Einsatz - 50 Jahre Luftwaffe, S. 127.

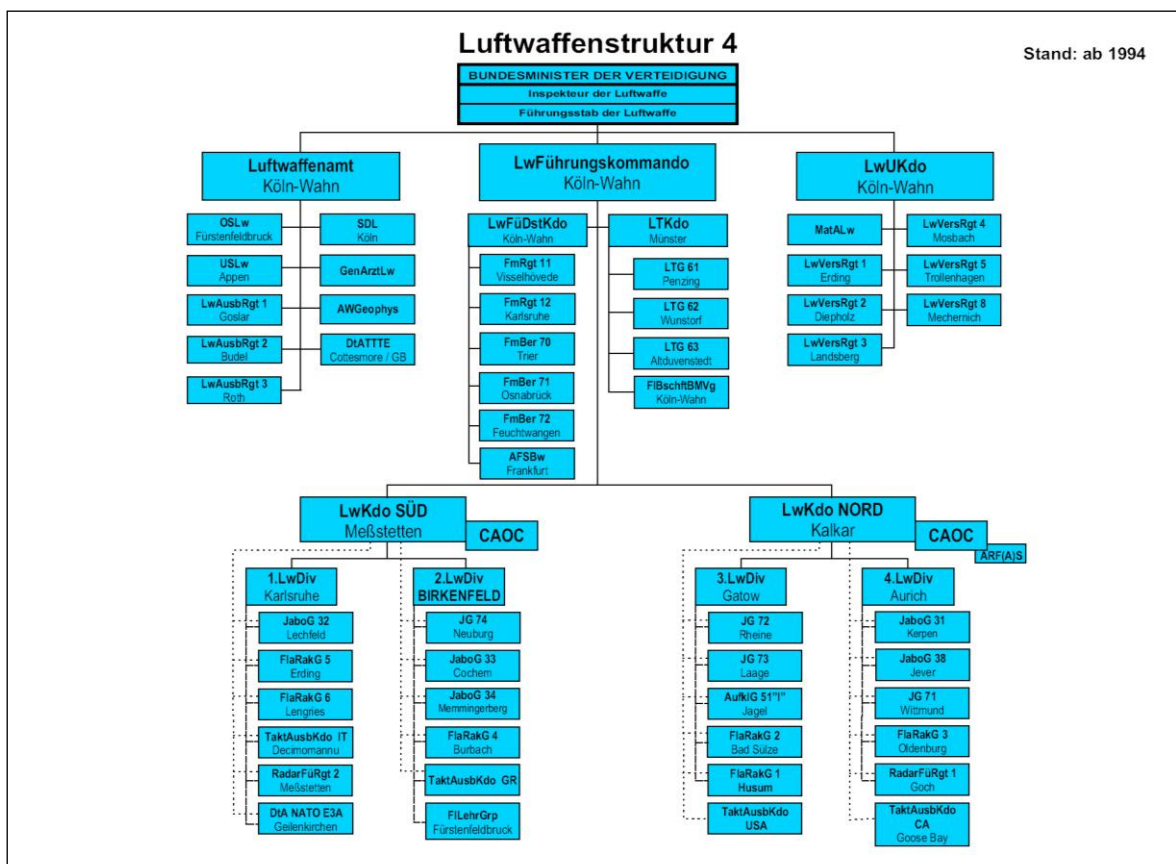
⁴⁶¹ Ebd., S.127.

Auftrags von einem Teil ihrer Routineaufgaben entlastet. Die Einrichtung solcher Projektorganisationen hat sich auch bei der Erarbeitung der folgenden Luftwaffenstrukturen bewährt. Im Ergebnis wurde die neue Einsatzluftwaffe in ihrer Struktur wie folgt gestaltet:

„Das Luftflottenkommando wurde in das Luftwaffenführungskommando überführt [...] Darunter wurden zwei Luftwaffenkommandos mit regionalen Verantwortungsbereichen aufgestellt, jeweils mit einem ICAOC⁴⁶² kolloziert. Jedem Kommando wurden zwei Divisionen unterstellt. Das Kommando 3. Luftwaffendivision konnte aufgelöst werden, die 5. wurde zur 3. Luftwaffendivision umgegliedert und konnte ihren Sonderstatus Ost ablegen.“⁴⁶³

Das Lufttransportkommando und das Führungsdienstkommando wurden dem Luftwaffenführungskommando unmittelbar unterstellt. Das Luftwaffenamt und das Luftwaffenunterstützungskommando fungierten weiterhin als Höhere Kommandobehörden, wurden aber nun von „Zwei-Sterne-Generalen“ geführt (bis dahin: drei Sterne).

Die Grundausbildungsorganisation wurde gestrafft, die Flugkörpergeschwader 1 und 2 aufgelöst, der Tiefflieger-Melde- und Leitdienst wurde aufgegeben und die Flugabwehrraketen-Verbände wurden deutlich reduziert. Mit der Außerdienststellung der RF-4E PHANTOM und des Waffensystems ALPHA JET waren auch deren jeweilige Standorte unmittelbar betroffen (Bremgarten, Leck, Fürstenfeldbruck, Leipheim, Oldenburg, Husum). Auf die Einführung des Höhenaufklärers LAPAS wurde komplett verzichtet.⁴⁶⁴



⁴⁶² ICAOC: Interim Combined Air Operations Center.

⁴⁶³ Jarosch, Immer im Einsatz - 50 Jahre Luftwaffe, S.130.

⁴⁶⁴ Ebd., S. 130ff.

Vor dem Hintergrund der politischen Vorgabe, die Einnahme der neuen Streitkräfte-Struktur unter Wahrung größtmöglicher Sozialverträglichkeit durchzuführen, wurde durch den Führungsstab der Luftwaffe die Weisung Nr. 1105 herausgegeben, die Grundsätze, Organisation und Verfahren für Personalmaßnahmen zur Einnahme der Luftwaffenstruktur 4 regelte.⁴⁶⁵

Luftwaffenstruktur 5

Im Rahmen der Neuausrichtung der NATO und der Europäischen Union sowie der ersten nachhaltigen Erfahrungen aus den Auslandseinsätzen der Streitkräfte hatte sich Ende der 1990er Jahre ein deutlicher Reformbedarf herauskristallisiert. Dieser Reformbedarf wurde insbesondere in der im Mai 1999 abgeschlossenen Bestandsaufnahme ernüchternd deutlich. Gleichwohl waren die Defizite weniger konzeptionell begründet, sondern vielmehr Folge einer durch den begrenzten Verteidigungsetat und die stetigen Einsatzerfordernisse generierten „Investitionsbugwelle“. Hinzu kamen ein überproportionaler Aufwand in der Materialerhaltung fliegender Waffensysteme und deutliche personalstrukturelle Verwerfungen verbunden mit Problemen in der Nachwuchsgewinnung.⁴⁶⁶ Eckpunkte der hierdurch ausgelösten „Erneuerung von Grund auf“ waren:

- der Rahmenvertrag mit der Wirtschaft (Innovation, Wirtschaftlichkeit) und die Einrichtung der „Gesellschaft für Entwicklung, Beschaffung und Betrieb“ (g.e.b.b.) zur Privatisierung von Serviceleistungen für die Streitkräfte,
- die Reduzierung der Streitkräfte auf maximal 285.000 Soldatinnen und Soldaten (Personalstrukturmodell 2000),
- die Öffnung aller Laufbahnen der Bundeswehr für Frauen,
- die Verkürzung des Grundwehrdienstes auf 9 Monate und die Neuordnung der Laufbahnen der Unteroffiziere und Mannschaften,
- das Programm zur Steigerung der Attraktivität des Dienstes,
- die Schaffung von zwei neuen Organisationsbereichen (Streitkräftebasis/SKB und Zentraler Sanitätsdienst/ZSanDst) mit dem Ziel der Zentralisierung querschnittlicher Unterstützungsaufgaben und demzufolge der Konzentration der Teilstreitkräfte auf ihre Kernaufgaben,
- die Einrichtung eines Einsatzrates und eines Rüstungsrates im BMVg, denen die jeweiligen Inspektoren angehörten sowie
- die Indienststellung des Einsatzführungskommandos mit Übernahme der Verantwortung für streitkräftegemeinsame Einsätze.

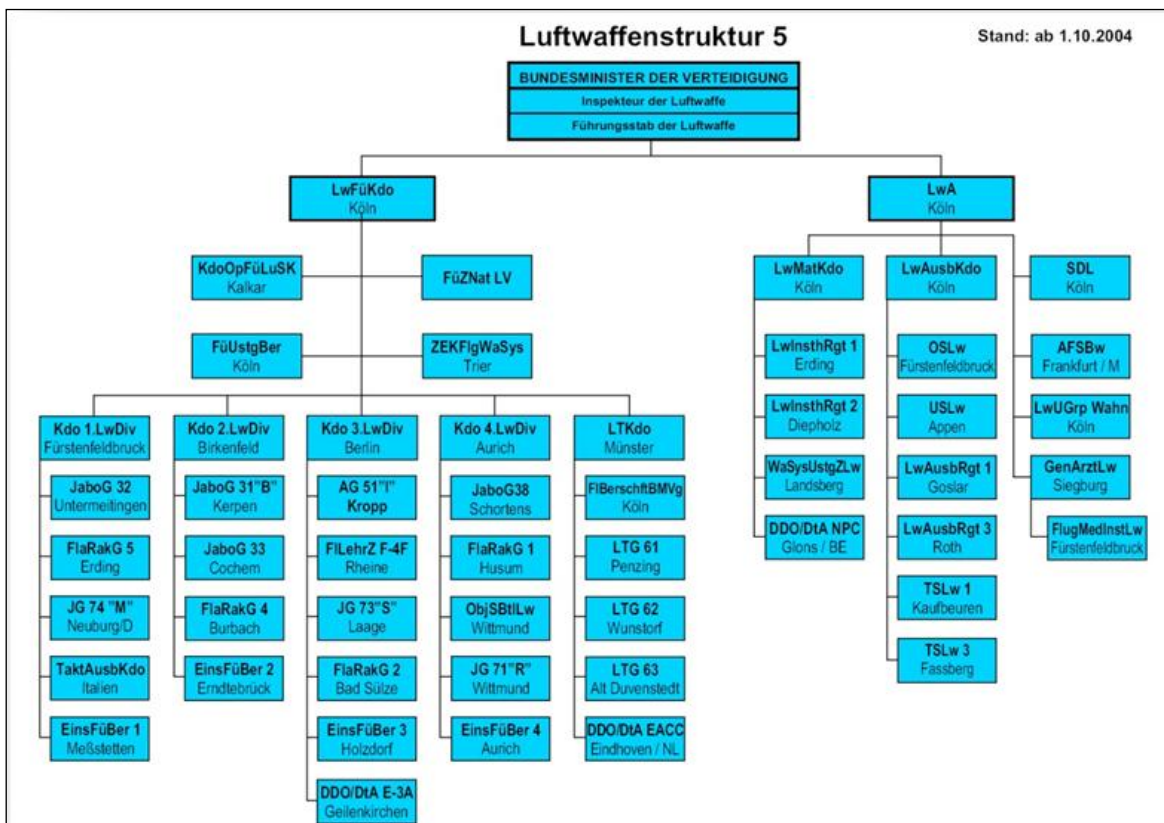
Diese „Erneuerung der Bundeswehr von Grund auf“ setzte die Eckpfeiler für die Luftwaffenstruktur 5, deren hauptsächliches Ziel die einsatzorientierte Neuausrichtung war. Die Schaffung „robuster Strukturen“ und teilstreitkräfteübergreifende Ansätze waren die Grundgedanken der neuen konzeptionell begründeten Ausrichtung und Strukturierung der Luftwaffe.

Im Dreiklang und in der Abfolge Konzeption, Struktur und Stationierung wurden - ähnlich wie bei der Luftwaffenstruktur 4 - durch eine „Task Force“ im Führungsstab der Luftwaffe hierfür die Grundlagen gelegt und mit dem „Ressortkonzept Stationierung“ vom 16. Februar 2001 durch den Inspekteur der Luftwaffe entschieden. Der Realisierungsplan für die Einnahme der Luftwaffenstruktur 5 wurde daraufhin im April 2001 vom Inspekteur erlassen.⁴⁶⁷

⁴⁶⁵ BMVg InspL/Fü L I 1, - Az 15-11-00, Weisung für die Luftwaffe Nr. 1105 vom 29. September 1995.

⁴⁶⁶ Jarosch, Immer im Einsatz - 50 Jahre Luftwaffe. S. 152f.

⁴⁶⁷ BMVg InspL / Fü L I 4, Realisierungsplan Luftwaffenstruktur 5 vom 20.04.2001. Vgl. auch: Tagesbefehl Inspekteur der Luftwaffe vom 29.01.2001.



Die Luftwaffe wurde daraufhin mit diesen Vorgaben und den vorliegenden Bestimmungsfaktoren (Personalumfang, Zentralisierung von Aufgaben in der SKB und im ZSanDst, Kommandostruktur Lw) im Wesentlichen wie folgt gestaltet und ausgerichtet (Beginn der Maßnahmen 2001, Ende in 2006):

- 41.100 DP für Soldatinnen und Soldaten im OrgBer Lw,
- Trennung von Amts- und Einsatzaufgaben bzw. von Einsatz- und Einsatzunterstützungsaufgaben,
- Reduzierung auf zwei Höhere Kommandobehörden: Luftwaffenführungskommando und Luftwaffenamt,
- Auflösung des Luftwaffenunterstützungskommandos und des Materialamtes der Luftwaffe und Neuaufstellung des Luftwaffenmaterialkommandos,
- Auflösung der Luftwaffenkommandos Nord und Süd,
- Verlagerung zentraler Einsatzaufgaben der Luftwaffe auf das Luftwaffenführungskommando,
- Änderung der Zuordnung der Einsatzverbände auf die Divisionen und erstmalige operative Verantwortung der Divisionen für die ihnen unterstellten Verbände,
- Einrichtung des „Kommando Operative Führung von Luftstreitkräften“ in Kalkar mit der Aufgabe Einsatzplanung/-führung von Luftstreitkräften auf der taktisch-operativen Ebene,
- Wahrnehmung der truppendienstlichen und fachlichen Führungsaufgaben in den Bereichen Ausbildung und Logistik durch das LwAusbKdo bzw. durch das LwMatKdo sowie
- Erhebliche Reduzierungen, Umgliederungen und Auflösung von Verbänden in allen Dienstbereichen.⁴⁶⁸

⁴⁶⁸ Vgl. Realisierungsplan Luftwaffenstruktur 5.

Zur Erläuterung und Begründung der weitreichenden Wirkungen dieser Reform auf die Verbände und Dienststellen der Luftwaffe, insbesondere der aufzulösenden Verbände, stellte sich die Luftwaffenführung in den Jahren 2001 und 2002 anlässlich von Reisen in die jeweiligen Verbände den kritischen Fragen der Soldatinnen und Soldaten, der zivilen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, der Personalvertretungen und der kommunalen Vertreter vor Ort. Darüber hinaus hatte der Inspekteur der Luftwaffe hinsichtlich der notwendigen Personalmaßnahmen im Rahmen der Einnahme der Luftwaffenstruktur 5 die „Weisung für die Luftwaffe Nr. 02/2001“ erlassen, die die „Grundsätze, Organisation und Verfahren für Personalmaßnahmen zur Einnahme der Luftwaffenstruktur 5“ regelte und insbesondere den zuständigen Vorgesetzten Informationen und Entscheidungshilfen an die Hand gab.⁴⁶⁹

Luftwaffenstruktur 6

In den ersten Jahren des neuen Jahrtausends wurde deutlich, dass die Neuausrichtung der Streitkräfte, die in der Luftwaffe als Luftwaffenstruktur 5 implementiert wurde, unter den gegebenen Rahmenbedingungen frühestens mittelfristig verwirklicht werden konnte.

„Der knappe Haushalt zwang dazu, einen Teil des Materials länger als geplant im Dienst zu halten. Erneut standen Logistik, Materialerhaltung und Betrieb auf dem Prüfstand.“⁴⁷⁰

„Die Reduzierung der verfügbaren Mittel machte eine zeitgerechte und vollständige Einnahme der Luftwaffenstruktur 5 unmöglich. Bereits Anfang 2003 musste deutlich nachgesteuert werden. Die neben der Haushaltssituation zweite wesentliche Einflussgröße, die eine Nachsteuerung gebot, gründete auf den umfassenden Veränderungen der internationalen Sicherheitslage, die in ihren Konturen immer klarer hervortraten. Die Risiken durch den internationalen Terrorismus, durch ethnische und religiöse Konflikte sowie durch mögliche Proliferation von Massenvernichtungswaffen hatten in Verbindung mit technologischen Weiterentwicklungen zu neuartigen Anforderungen und Konzepten geführt. Ausgehend von den USA wurde bei etlichen Bündnispartnern eine Transformation ihrer Streitkräfte eingeleitet.“⁴⁷¹

Letztlich legten die „Verteidigungspolitischen Richtlinien“ vom Mai 2003 das Fundament für die „Transformation der Bundeswehr“. Hierin und durch die Konzeption der Bundeswehr, die im August 2004 herausgegeben wurde, kam zum Ausdruck, dass „Transformation“ als andauernder Prozess verstanden wurde, der dazu dient, auf sich ständig ändernde Rahmenbedingungen angemessen zu reagieren.

Mit den Eingreif-, Stabilisierungs- und Unterstützungskräften wurden neue Kräftekategorien geschaffen. Das Personalstrukturmodell hatte das Zieldatum 2010 und wurde demzufolge auch so bezeichnet (PSM 2010). „Transformation“ war der zentrale Begriff dieser Reform, ihr sollten die nachstehenden Fähigkeitskategorien das künftige Profil geben:

- Führungsfähigkeit,
- Nachrichtengewinnung und Aufklärung,
- Mobilität,
- Wirksamkeit im Einsatz,
- Unterstützung und Durchhaltefähigkeit,
- Überlebensfähigkeit und Schutz.

⁴⁶⁹ BMVg InspL / Fü L I 1 Weisung für die Luftwaffe Nr 02/2001 vom 1. April 2001.

⁴⁷⁰ Jarosch, Immer im Einsatz - 50 Jahre Luftwaffe, S. 163.

⁴⁷¹ Ebd., S.164.

Für die Luftwaffe und den Inspekteur der Luftwaffe bedeutete die Transformation zwar die Beibehaltung der Gestaltungsprinzipien der Struktur 5, dennoch war ein neuer konzeptioneller Ansatz erforderlich, der weitere deutliche Einschnitte (auch in die Kommandostruktur) und Änderungen zur Folge hatte:

- Auflösung der 3. Luftwaffendivision und des Lufttransportkommandos (Übernahme der Aufgaben durch ein Europäisches Lufttransportkommando) sowie Neuordnung der Einsatzverbände,
- Übernahme der Aufgabe „Seekriegführung aus der Luft“ und der Luftfahrzeuge TORNADO von der Marine,
- Reduzierung um zwei Geschwaderäquivalente TORNADO,
- Reduzierung auf ein Ausbildungsregiment sowie
- Vorziehen der Außerdienststellung der Waffensysteme HAWK und ROLAND.

Im April 2005 erließ der Inspekteur der Luftwaffe den Realisierungsplan für die Luftwaffenstruktur 6 und verdeutlichte darin - nachzulesen in einem begleitenden „Inspekteurbrief“ - die Absicht, bei der personellen Realisierung die bewährten Grundsätze der Weisung für die Luftwaffe Nr. 2/2001 aufrecht zu erhalten (siehe hierzu Luftwaffenstruktur 5) sowie die wesentlichen Kennzeichen der Luftwaffenplanung:⁴⁷²

- Konzentration auf den Einsatz,
- Aufbau leistungs- und durchhaltefähiger Verbände,
- Modernisierung durch die Einführung neuer Waffensysteme und neuer Technik,
- Funktionale Trennung zwischen Einsatz und Einsatzunterstützung,
- Zusammenführung von truppendienstlicher und fachlicher Führungsverantwortung.

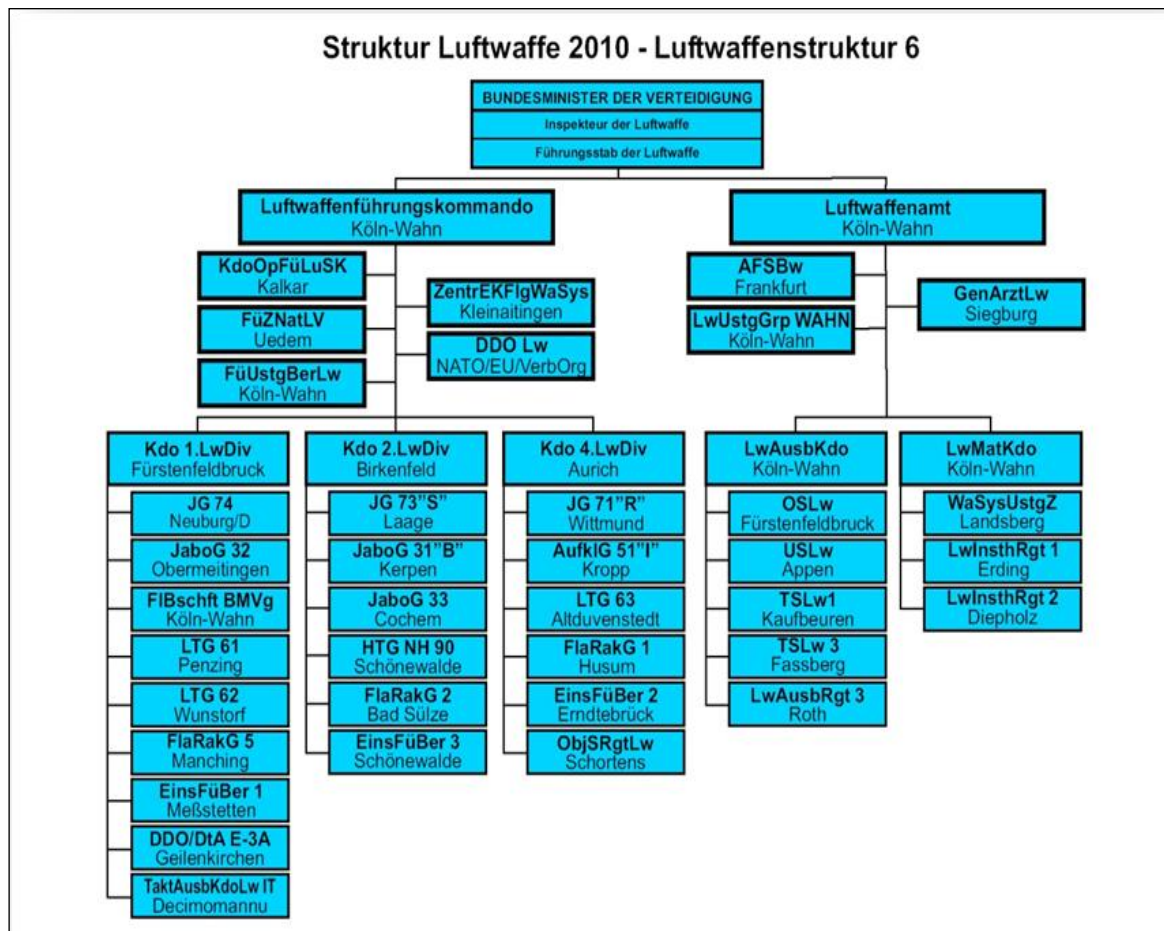
Damit sollten aus Sicht der Luftwaffenführung der bereits mit der Luftwaffenstruktur 5 eingeleitete Reformprozess fortgesetzt und insbesondere die vorhandenen Ressourcen mit den Erfordernissen einer einsatzorientierten Luftwaffe in Übereinstimmung gebracht werden.⁴⁷³

Durch die zielgerichtete und stringente Ausrichtung auf die wahrscheinlichen Einsatzszenarien schaffte die Luftwaffe in den folgenden Jahren die notwendigen Voraussetzungen, um ihren unverzichtbaren Beitrag zur streitkräftegemeinsamen Auftragserfüllung leisten zu können. Insgesamt betrachtet folgten alle bisherigen Strukturplanungen der Luftwaffe einem strikt fähigkeitsorientierten Ansatz. Dies gilt im besonderen Maße für die Luftwaffenstruktur 6.

Um das Ziel der nachhaltigen Verbesserung der Einsatzfähigkeit zu erreichen, erforderte die Neuausrichtung der Luftwaffe unter anderem eine Weiterentwicklung ihrer Strukturen und Organisationsabläufe. Für die Einnahme der Luftwaffenstruktur 6 wurde bewusst kein Zieldatum festgelegt, da schon frühzeitig erkannt wurde, dass die erforderlichen Organisationsmaßnahmen mit der Auslieferung von neuen Waffensystemen harmonisiert werden müssen. Diese Harmonisierung war unter Berücksichtigung der berechtigten Interessen des betroffenen Personals sowie der Ressourcenlage die größte Herausforderung.

⁴⁷² BMVg InspL / Fü L I 4, Realisierungsplan für die Einnahme der Luftwaffenstruktur vom 6. April 2005.

⁴⁷³ Ebd., Inspekteurbrief, S. 1.



Verschiebungen in den Zulaufplanungen von neuen Waffensystemen führten zu stetigen Anpassungen der Organisation und damit in der Folge zu Veränderungen von Anforderungen an das Personal sowie an die Ausbildung. Für den Einzelnen bedeutete dies oft, dass die beabsichtigte Planungssicherheit für ihn unter diesen Bedingungen nicht immer gewährleistet werden konnte.

Trotz dieser nicht immer idealen Rahmenbedingungen konnte die Luftwaffe 2009 mit dem Aufbau des Weltraumlagezentrums beginnen, die Anpassung des Waffensystemkommandos der Luftwaffe abschließen und durch die Umgliederung des Aufklärungsgeschwaders 51 „I“ die Voraussetzung für die Aufnahme des Betriebes von unbemannten Luftfahrzeugen (Unmanned Aerial Vehicles) schaffen. Weiterhin wurde der Grundstein für die Errichtung des „Europäischen Lufttransportkommandos“ (European Air Transport Command/EATC) gelegt.

Damit waren wichtige Meilensteine zur Einnahme der Luftwaffenstruktur 6 erreicht. Im Jahr 2010 sollte neben dem weiteren Aufbau des Weltraumlagezentrums die Optimierung der Fähigkeiten zur Lageaufklärung und Überwachung in der Tiefe des Einsatzgebietes sowie des operativ-taktischen Lufttransportes (einschließlich Rettung und Evakuierung) im Fokus des Handelns stehen. Letzteres beinhaltete u.a. die multinationale Aufstellung des EATC und in Konsequenz die Außerdienststellung des nationalen Lufttransportkommandos Ende des Jahres 2010.

Im Zuge einer erneuten weitreichenden Änderung der Streitkräftestruktur legte der Bundesminister der Verteidigung, Dr. Thomas de Maizière, im Mai 2011 die Eckpunkte für die künftige Neuausrichtung der Bundeswehr fest. In der Folge führen seit Oktober 2012 die bisher als Abteilungsleiter im Ministerium angesiedelten Inspektoren der Teilstreitkräfte ihre militärischen Organisationsbereiche weiterhin als höchste militärische Vorgesetzte, jedoch außerhalb des Ministeriums.

6.4 Die Personalstrukturmodelle der Streitkräfte seit den 1990er Jahren

Im Zusammenhang mit den bereits dargestellten konzeptionellen und organisatorischen Aspekten der Luftwaffenstrukturen 4 bis 6 ist auch das jeweils dazugehörige Personalstrukturmodell der Streitkräfte von Bedeutung. Vor diesem Hintergrund werden die Personalstrukturmodelle (PSM)⁴⁷⁴, insbesondere diejenigen, die seit Beginn der 1990er Jahre in dichter Folge geschaffen wurden, auch in ihren Ergebnissen und Auswirkungen näher erläutert. Die Erarbeitung dieser Modelle und dabei vornehmlich der Anteile, welche die Luftwaffe und die Luftwaffenuniformträger⁴⁷⁵ betrafen, erfolgte regelmäßig in der Zuständigkeit des Führungsstabs der Luftwaffe Referat FÜ L I 1, unterstützt durch die Abteilung Personalstruktur, Organisation, Controlling, Aufwandsbegrenzung und Rationalisierung der Luftwaffe (POCARLw, früher: Abteilung Personal und Ausbildung) des Luftwaffenamtes.

Vom Personalstrukturmodell 95 (PSM 95) ausgehend war für die Bewertung einer Personalstruktur der 1990er Jahre „die Prüfung der optimalen Erfüllung der organisatorischen Zielsetzung hinter der Prüfung der Realisierbarkeit der Ergänzungen zurückgetreten, denn die Reduzierung der Umfänge und Änderung der Verpflichtungsstrukturen erfolgt[e] nicht, weil sich Aufgaben ändern, sondern weil die Aufkommensentwicklung bei veränderter Aufgabenstruktur scharfe Eingriffe in die Personalstruktur [erzwang].“⁴⁷⁶

Der Umfang der Streitkräfte betrug im PSM 95 (2. Entwurf) noch 456.000 aktive Soldaten mit einem bereits reduzierten Anteil an Berufssoldaten und Soldaten auf Zeit (BS/SaZ) von 254.000 Soldaten.

Bei der folgenden Darstellung der jeweiligen Personalstrukturmodelle ab 1990 werden - um Wiederholungen zu vermeiden - nur die Änderungen bzw. die Neuerungen gegenüber den Vorgängermodellen angeführt.

Das Personalstrukturmodell 370

Die nachstehenden Zielsetzungen des Personalstrukturmodells 370 (2. Entwurf)⁴⁷⁷ konnten umgesetzt werden:

- der im Sommer 1990 völkerrechtsverbindlich vereinbarte Friedensumfang gesamtdeutscher Streitkräfte von 370.000;
- der vom Kabinett gebilligte Personalumfang Berufssoldaten und Soldaten auf Zeit von 211.000 und 155.000 Grundwehrdienstleistende (GWDL) sowie 4.000 Wehrübungsplätze (WÜbPl);
- eine weitgehende Chancenangleichung zwischen den Uniformträgern in allen Laufbahnen bezüglich Beförderung bzw. Einweisung;
- ein Verhältnis von 55 % (Leutnant/Oberleutnant) zu 45 % (Hauptmann) in den Laufbahnen der Offiziere des Militärfachlichen Dienstes (Offz MilFD) in allen Teilstreitkräften.

⁴⁷⁴ Das jeweils gültige Personalstrukturmodell bildet die Personal-SOLL-Struktur der Streitkräfte ab. Es enthält Personenumfänge nach Personengruppen, Laufbahnen, Status, Verpflichtungszeiten, Besoldungsgruppen, Umfangsarten, Teilstreitkräften (Uniformträger) und militärischen Organisationsbereichen. Es macht Vorgaben für die strukturgerechte Bedarfsdeckung und Ausbildung und zeigt Leitlinien für die mittel- und langfristige Personalplanung auf.

⁴⁷⁵ Zum Beispiel Soldatinnen und Soldaten, die in der Streitkräftebasis oder im Bundesministerium der Verteidigung Dienst leisten und Luftwaffenuniform tragen.

⁴⁷⁶ BMVg FÜ S I 2 - Az 10-20-12/VS-NfD vom 03.05.1987 - 2. Entwurf PSM 95.

⁴⁷⁷ BMVg FÜ S I 2 - Az 10-20-12/VS-NfD vom 22.12.1992 - 2. Entwurf PSM 370.

Aus Sicht der Streitkräfte war das PSM 370 als planerische SOLL-Vorgabe für die Personalstruktur der Streitkräfte ab Ende der 1990er Jahre aufkommensgerecht, hinlänglich aufgabengerecht und regenerationsfähig. Den Forderungen der Streitkräfte nach mehr „Professionalität“, nach einer höheren „Führer- und Ausbilderdichte“, nach einer verbesserten „Funktionsfähigkeit von Truppenteilen und Stäben“ und nach einer verbesserten „Aufgabenerfüllung in Relation zu Waffen- und Gerätesystemen“ konnte näherungsweise entsprochen werden, weil mit Schwerpunkt bei den Unteroffizieren wesentlich günstigere Laufbahnbedingungen geschaffen wurden. Die Verbesserungen und die Angleichung der Laufbahnchancen erhöhten die Attraktivität des Soldatenberufes.

Das Personalstrukturmodell 340

Das Personalstrukturmodell 340.000 (PSM 340)⁴⁷⁸ wurde im Entwurf mit dem Stand vom 28. Dezember 1999 zunächst als interne Planungsgrundlage verteilt. Folgende zwischenzeitlich eingetretene Änderungen gegenüber der Fassung vom 15. Dezember 1997 wurden berücksichtigt:

- Anpassung des Umfangs der Freiwilligen Wehrdienst Leistenden (FWDL)/GWDL aufgrund der Entscheidung des Bundesministers der Verteidigung vom 6. Mai 1998;
- Anhebung der besonderen Altersgrenzen für Berufssoldaten ab 2007;
- Erhöhung des Anteils der Einstellungen mit höherem Dienstgrad für die Laufbahngruppe der Unteroffiziere und Mannschaften;
- Erhöhung des Anteils der Mannschaften SaZ und FWDL im Heer zur Aufstellung der Krisenreaktionskräfte unter gleichzeitiger Reduzierung des GWDL-Anteils;
- Dienstpostenübertragungen gemäß den Organisations-Zielen für die Streitkräfte 1999 und 2000.

Der Bundesminister der Verteidigung wollte die endgültigen Personalumfänge des PSM 340 damals letztlich erst nach Abschluss der STAN-Überprüfungen in den Organisationsbereichen billigen.

Die Absenkung des Umfanges an Berufssoldaten und Soldaten auf Zeit von 211.000 im PSM 370 auf 200.000 im PSM 340 bedeutete rein rechnerisch eine Reduzierung um 5,2 %. Die geplant stärkere Differenzierung der Streitkräfte nach Präsenz und Einsatzbereitschaft erforderte strukturgerechte Kürzungen in den einzelnen Personalkategorien. Die politischen Vorgaben gestatteten jedoch nicht in allen Bereichen eine lineare Reduzierung. Während im PSM 370 der Stärkung des personellen Mittelbaus - der Laufbahngruppe der Unteroffiziere - besondere Aufmerksamkeit gewidmet wurde, wurde es nunmehr erforderlich, den Umfang der länger dienenden Mannschaften gegenüber dem PSM 370 zu erweitern; er stieg von 38.000 auf 40.000 im PSM 340 an. Demgegenüber mussten Einschnitte in der Quantität, nicht in der Qualität, des Unteroffizierumfanges hingenommen werden. Aufgaben, die bislang Unteroffizieren ohne Portepeee zugeordnet waren, jedoch keine Vorgesetztenfunktion beinhalteten, wurden teilweise in die Laufbahngruppe der Mannschaften verschoben. Dadurch konnte der Umfang an Unteroffizieren von 133.300 im PSM 370 auf 122.000 verringert werden. Im Vergleich zum PSM 370 wurde das zahlenmäßige Verhältnis der Unteroffiziere ohne Portepeee zu den Unteroffizieren mit Portepeee deutlich zugunsten Letzterer verbessert. Der Umfang an Offizieren wurde insgesamt von 39.700 im PSM 370 auf 38.000 reduziert. Innerhalb der Laufbahnen und anderer Personalkategorien wurden die Reduzierungen, orientiert am Aufgabenspektrum der Streitkräfte, differenziert vorgenommen. Nachstehende Zielsetzungen konnten im PSM 340 umgesetzt werden:

- ein Personalumfang BS/SaZ von 200.000 und 135.000 GWDL/FWDL sowie 3.000 WÜbPI (Gesamt 338.000);

⁴⁷⁸ BMVg Fü S I 2 - Az 16-37-20 vom 05.01.2000.

- weitgehende Chancengleichung zwischen den Uniformträgern in allen Laufbahnen bezüglich Beförderung und Einweisung;
- die (dienstgradbezogen unterschiedlichen) Zurruheesetzungsalter ab dem Jahre 2007;
- in den Laufbahnen der Offz MilFD ein Verhältnis von 50 % (Lt/OLt) zu 50 % (Hptm) in allen TSK;
- erstmalig wurde der neue Spitzendienstgrad Stabshauptmann in die Laufbahn der Offz MilFD im PSM aufgenommen;
- Ausbringung gemäß Bundesbesoldungsgesetz von 35 % der Umfänge der Hauptfeldwebel bis Oberstabsfeldwebel als gebündelte Stabsfeldwebel/Oberstabsfeldwebel (StFw/OSTFw) und davon 30 % als OSTFw;
- im Bereich der Stabsoffiziere (StOffz) wurde die Laufbahnperspektive „A 15 und höher“ auf 57,1 % festgeschrieben;
- 100 % Uffz m.P (SaZ 8) erreichen den Dienstgrad Oberfeldwebel (OFw) bei Anspruch auf Berufsfördernde Maßnahmen (BFD).

Das Personalstrukturmodell 2000

Das Personalstrukturmodell 2000⁴⁷⁹ (1.Entwurf) wurde durch den Generalinspekteur am 29. April 2002, mit der Zielsetzung, es bis zum 31. Dezember 2006 umzusetzen und 2012 eingenommen zu haben, erlassen. Absicht war es, die Laufbahnaussichten des PSM 340 auch im PSM 2000 zumindest zu erhalten, um die Attraktivität des freiwilligen Dienstes in den Streitkräften und die Zukunftsfähigkeit der neuen Personalstruktur nicht zu gefährden. Die Vorgaben des Ministers zur Ausplanung waren:

- die Personalstruktur zu modernisieren und zu optimieren,
- die Laufbahngruppe der Unteroffiziere neu zu ordnen und
- die Streitkräfte für den freiwilligen Dienst von Frauen zu öffnen.

Weiterhin waren nachstehende Qualitätsverbesserungen in den einzelnen Laufbahnen zu realisieren und im PSM abzubilden:

- ein Personalumfang BS/SaZ von 202.400 und 80.000 GWDL/FWDL sowie 2.600 Wehrübungsplätze (WÜbPl); Gesamt 285.000;
- der Anteil der Stabshauptleute (StHptm) beträgt 3 % des Gesamtumfangs aller Offz MilFD;
- Anhebung der Besoldung der Kompaniechefs auf A 12;
- die Ausbildung zum Feldwebel dauert grundsätzlich drei Jahre; sie erfolgt überwiegend auf Planstellen zur besonderen Verwendung („z.b.V.“);
- Abbildung der Neuordnung der Laufbahnen (Uffz FachD; Fw FachD; Fw TrD);
- 100 % der Uffz m.P. (SaZ 12) erreichen den Dienstgrad Hauptfeldwebel bei Anspruch auf BFD, d.h., Herabsetzung des durchschnittlichen Beförderungsalters zum HptFw von 32 auf 30 Jahre;
- Laufbahnperspektive der Uffz o.P. ist der Stabsunteroffizier (Besoldungsgruppe A 7);
- Erhöhung der BS-Chance für Unteroffiziere von 20 % auf 27 %;
- Schaffung der Einstiegslaufbahn zum Feldwebel;
- Verlagerung der Aufgaben der Uffz o.P. mit Führungsverantwortung hin zu den Feldwebeln.

⁴⁷⁹ BMVg Fü S I 2 - Az 16-37-20/VS-NfD vom 29.04.2002.

Im Vergleich zum PSM 340 wurde der Umfang der Staboffiziere um 6,5 % erhöht. Das Dotierungsgefüge wurde in den Streitkräften deutlich zugunsten der höheren Dotierungen verschoben. Der Aufwuchs bei den Staboffizieren wurde über Absenkungen bei den Offizieren Lt bis Hptm kompensiert. Der Anteil der Offiziere des Sanitätsdienstes (OffzSanD) am Aufwuchs der Offiziere betrug rund 46 %.

Die Neuordnung der Laufbahnen der Unteroffiziere und damit die Unterteilung von Laufbahnen des Truppendienstes und der Fachdienste und die Unterteilung der Laufbahnen des Fachdienstes in die Untergruppen der Feldweibel (SanDst, GeoInfoDst, MilMusDst, allgFachD) und der Fachunteroffiziere wurde im PSM 2000 umgesetzt. Die damit erzielte höhere Attraktivität in Verbindung mit den gestiegenen Anforderungen in der Personalkategorie der Unteroffiziere erforderte einen Aufwuchs der Unteroffiziere um knapp 8 %. Dem Aufwuchs der Unteroffiziere entsprach in etwa die Reduzierung der Mannschaften (SaZ) um ca. 20 % von 40.000 auf 32.624.

Eine Umorientierung der Streitkräfte von Friedens- und Aufwuchskräften hin zu Streitkräften in Einsatzstrukturen/-qualitäten schon im Frieden erforderte den qualitativen Aufwuchs im PSM 2000. Dabei stand insbesondere die Stärkung der Einsatz- und Durchhaltefähigkeit der Verbände im Vordergrund. Der Streitkräftealltag war gekennzeichnet von einer zu leistenden Parallelität von Einsatz im Ausland und Friedens- und Ausbildungsbetrieb im Inland und dies ggf. auch über einen längeren Zeitraum. Diesem Umstand hatte eine aufgabenorientierte, zukunftsfähige Personalstruktur Rechnung zu tragen.

Das Personalstrukturmodell 2010

Nachdem mit dem PSM 2000 (1. Entwurf) wesentliche Verbesserungen eingeführt wurden, galt es, diese im Personalstrukturmodell 2010⁴⁸⁰ trotz der notwendigen Umfangsreduzierungen zu erhalten:

- ein Personalumfang BS/SaZ von 195.000 und 55.000 GWDL/FWDL sowie 2.500 WÜbPI (Gesamt 252.500);
- separate Berücksichtigung der Offiziere des Geologischen Informationsdienstes der Bundeswehr (GeoInfoDstBw);
- in den Laufbahnen der Offz MilFD ein Verhältnis von Lt/OLt zu Hptm/StHptm mit mindestens 50 % Hptm/StHptm in allen TSK;
- Die BS-Chance der Unteroffiziere beträgt im Mittelwert 27 % mit einer akzeptierten Bandbreite +/- 2%;
- Laufbahnperspektive für Uffz o.P. ist A 7.

Die Dienstpostenreduzierung bei den Offz TrD konnte insgesamt nicht verhindert werden. Eine teilweise rechnerische Kompensation der StOffz/Offz erfolgte jedoch durch den Aufwuchs des GeoInfoDstBw, der erstmalig separat im PSM ausgebracht wurde. In der Personalkategorie der Uffz AllgFachD erfolgte die Hauptlast der Reduzierung bei den Uffz AllgFachD mit Portepee (ca. 2.600). Der Umfang der Msch SaZ wuchs gleichzeitig um ca. 1.000 Dienstposten (DP) auf.

Der Anteil des Ausbildungsumfangs konnte (ca. 16 % Ausbildungsumfang zu 84 % Dienstpostenumfang) über alle bis hier dargestellten PSM nahezu gleich gehalten werden, so dass der Ausbildungsumfang keiner besonderen Betrachtung bedurfte.

Das PSM 2010 gewährleistete somit die strukturelle Grundlage für die Wahrnehmung der zukünftigen Aufgaben der Organisationsbereiche bei gleichzeitigem Erhalt der Laufbahnchancen und der Attraktivität im Uniformträgerbereich.

⁴⁸⁰ BMVg Fü S I 2 - Az 16-37-20/VS-NfD vom 23.12.2004.

Das Personalstrukturmodell 185

Der Bundesminister der Verteidigung hat am 13. Juni 2012 das Dotierungsgefüge des PSM 185 gebilligt.⁴⁸¹ Die Einnahme der Zielstruktur ist für den 31. Dezember 2017 geplant. Trotz der vorzunehmenden erheblichen Umfangsreduzierungen im PSM 185 war beabsichtigt, die Laufbahnaussichten des PSM 2010 zumindest zu halten, um die Attraktivität des freiwilligen Dienstes in den Streitkräften und die Zukunftsfähigkeit der neuen Personalstruktur nicht zu gefährden. In Abänderung zur bisherigen Praxis („Organisation folgt der Personalstruktur“) wurde im Rahmen der Erarbeitung des Personalstrukturmodells 185 der Weg „Personalstruktur folgt der Organisation“ mit deutlichen personalplanerischen Defiziten gewählt. Ergänzende Vorgaben zur Ausplanung waren:

- BFD-Maßnahmen erfolgen im Anschluss an die Dienstzeit;
- Begrenzung der Berufssoldaten auf 45.000;
- Obergrenze im Ausbildungsumfang liegt bei 25.000;
- Öffnen der Verpflichtungsreichweiten bis zum SaZ 25 in allen Laufbahnen, dabei Abbildung von OTL A 15 und OStFw;
- Höchstaltersgrenzen gemäß 3. Änderung der Soldatenlaufbahnverordnung;
- Verzicht auf GWDL.

Weiterhin waren nachstehende Qualitäten/Vorgaben in den einzelnen Laufbahnen zu realisieren und im PSM abzubilden:

- ein Personalumfang BS/SaZ von 170.000 und 12.500 FWDL sowie 2.500 WÜbPI;
- Aussetzen der allgemeinen Wehrpflicht (Verzicht auf GWDL);
- die Zuruhesetzungsalter⁴⁸² ab dem Jahre 2024;
- separate Berücksichtigung der Soldaten des SanDstBw;
- die BS-Chance der Unteroffiziere beträgt im Mittelwert 25 % (Bandbreite +/- 3%).

Das PSM 185 (Personalkategorien im Dotierungsgefüge) bildet die strukturelle Grundlage für die Wahrnehmung der künftigen Aufgaben der Organisationsbereiche. Eine Chancenangleichung zwischen den Uniformträgern in allen Laufbahnen bezüglich Beförderung und Einweisung wurde mit dem vorliegenden Personalstrukturmodell nicht gewährleistet, so dass hier im Rahmen einer Revision noch nachgebessert werden muss.

	PSM 370	PSM 340	PSM 2000	PSM 2010	PSM 185
BS / SaZ	211.000	200.000	202.400	195.000	170.000
GWDL / FWDL	155.000	135.000	80.000	55.000	12.500
Reservisten	4.000	3.000	2.600	2.500	2.500
Gesamt	370.000	338.000	285.000	252.500	185.000
Verhältnis OLT / Hptm (%)	55 / 45	50 / 50	50 / 50	min. 50 % Hptm	min. 50 % Hptm
Anteil StFw / OStFw (%)	35	35	40	40	40
Verhältnis UmP / UoP (%)	67 / 33	66 / 34	78 / 22	78 / 22	73 / 27

Abb.: Parametrischer Vergleich der Personalstrukturmodelle

⁴⁸¹ BMVg Fü SK II 2 - Az 16-37-20/VS-NfD vom 22.06.2012.

⁴⁸² Bei den Unteroffizieren wurde abweichend zur besonderen Altersgrenze (LA 55) das Lebensalter (LA) 56 gesetzt.

6.5 Nationale Einsatz- und Führungsgrundsätze - die LDv 100/1

Die Luftwaffendienstvorschrift 100/1 „Führung und Einsatz von Luftstreitkräften“ (FüEinsLuSK) ist das Grundlagendokument für ein grundlegendes Verständnis von Luftmacht für die militärische Führung, die Stabsarbeit sowie die Aus- und Weiterbildung von Angehörigen der Luftwaffe und darüber hinaus. Die Vorschrift fasst konzeptionelle Vorgaben und Grundsätze zur Ausübung von Luftmacht für den Verantwortungsbereich der Luftwaffe zusammen und beschreibt, aufbauend auf den Grundlagendokumenten der NATO, die nationalen Einsatz- und Führungsgrundsätze für Luftstreitkräfte.⁴⁸³

Die LDv 100/1 regelt das allgemeine, ebenen- und teilstreitkraftübergreifende Verständnis von Luftmacht und ihrer Relevanz für die Gesamtoperationsführung. Basierend auf der „Allied Joint Publication (AJP) 3.3 (Joint Air and Space Operations Doctrine)“ beschreibt die LDv 100/1 das Verständnis von Luftkriegsoperationen sowie deutsche organisatorische und operationelle Besonderheiten. Die in der LDv 100/1 beschriebenen Grundlagen werden als allgemeingültige Leitlinie für eine gemeinsame Handlungsbasis bei der Ausübung von Luftmacht verstanden. Der LDv 100/1 sind spezifische Einsatzkonzepte nachgeordnet.

Die Geschichte der Erstellung der LDv 100/1 und die Rahmenbedingungen unter denen diese entwickelt wurde, sind sehr anschauliche Beispiele für die Aufgabenwahrnehmung des Führungsstabs der Luftwaffe hinsichtlich der Weiterentwicklung operationeller Grundlagen und der Abstimmung von organisationsbereichsübergreifenden thematischen Anknüpfungspunkten. Zum besseren Verständnis ist es zweckdienlich, zunächst eine Standortbestimmung der operationellen Grundlagen, auf denen die aktuelle LDv 100/1 basiert, durchzuführen.

Die derzeit gültige LDv 100/1 wurde mit ihrer Inkraftsetzung am 8. April 2009 in einer Zeit erlassen, in der sich die Bundeswehr in einem Transformationsprozess befand, dessen Ziel die kontinuierliche Steigerung der Einsatzfähigkeit der Streitkräfte für die neu definierten Aufgaben der Bundeswehr war. Die „Verteidigungspolitischen Richtlinien“ (VPR) vom 21. März 2003 und die „Konzeption der Bundeswehr“ (KdB) vom 9. August 2004 bildeten hierfür die Grundlage. Die „Verteidigungspolitischen Richtlinien“ zeichneten im Kern ein sicherheitspolitisches Umfeld, welches eine Gefährdung des deutschen Territoriums durch konventionelle militärische Angriffe auf absehbare Zeit ausschloss.

Für die Bundeswehr standen bereits zu diesem Zeitpunkt aufgrund der sicherheitspolitischen Notwendigkeit zur Vorbeugung und Eindämmung von Krisen und Konflikten Auslandseinsätze auch außerhalb des Bündnisgebietes im Vordergrund. Die hierfür vorzuhaltenden Fähigkeiten haben den Schwerpunkt auf Führungsfähigkeit, Nachrichtengewinnung und Aufklärung, Mobilität, Wirksamkeit im Einsatz, Unterstützung und Durchhaltefähigkeit sowie Überlebensfähigkeit und Schutz gelegt.⁴⁸⁴

Für die Streitkräfte bedeutete dies konkret, dass die herkömmlichen Fähigkeiten zur Landesverteidigung nicht mehr strukturbegründend, die Fähigkeiten zur wirksamen Teilnahme an streitkräftegemeinsamen Operationen (Joint Operations) auf die wahrscheinlichen Aufgaben der internationalen Konfliktverhütung und Krisenbewältigung auszurichten und eine Priorisierung von bisher nicht vorhandenen Teilfähigkeiten wie strategische Verlegung, weltweite Aufklärung sowie interoperable Führungssysteme und Führungsmittel notwendig geworden waren.

Die Konzeption der Bundeswehr fasste weitere wesentliche Festlegungen für die Ausrichtung der Bundeswehr im Rahmen der Transformation zusammen. So stand nicht mehr die klassische Duellsituation auf dem Gefechtsfeld im Vordergrund, sondern das Ziel, durch vernetzte Operations-

⁴⁸³ Vgl. LDv 100/1, Führung und Einsatz von Luftstreitkräften, Vorbemerkungen, Ausgabe 8. April 2009.

⁴⁸⁴ Vgl. Verteidigungspolitische Richtlinien für den Geschäftsbereich des Bundesministers der Verteidigung vom 21. Mai 2003.

führung (NetOpFü)⁴⁸⁵ ein gemeinsames Lageverständnis sowie Informations- und Führungsüberlegenheit zu erreichen und zur Wirkung zu bringen. Vernetzte Operationsführung wurde zum bestimmenden Kernelement der Transformation. Ferner erfolgte die Einteilung der Streitkräfte in die drei Kräftekategorien Eingreifkräfte, Stabilisierungskräfte und Unterstützungskräfte. Dies sollte der Ausrichtung der Bundeswehr auf die wahrscheinlicheren Aufgaben unter gleichzeitiger Berücksichtigung vorhandener Ressourcen Rechnung tragen. Die vorzuhaltenden Fähigkeiten wurden in enger Anlehnung an die NATO in den sechs Fähigkeitskategorien Führungsfähigkeit, Nachrichtengewinnung und Aufklärung, Mobilität, Wirksamkeit im Einsatz, Unterstützung und Durchhaltefähigkeit sowie Überlebensfähigkeit und Schutz zusammengefasst.⁴⁸⁶ Die spezifischen Fähigkeiten der Luftwaffe wurden im Weißbuch 2006 als Fähigkeiten von besonderer politischer Bedeutung herausgestellt und die permanente Wahrnehmung luftthoheitlicher Aufgaben zum Schutz des deutschen Territoriums aufgezeigt.⁴⁸⁷

Der Führungsstab der Luftwaffe leitete aus diesen vorliegenden nationalen politischen und konzeptionellen Grundlagen und aus der Weiterentwicklung multinationaler Doktrinen die Notwendigkeit ab, die LDv 100/1 aus dem Jahr 1991 einer grundlegenden Überarbeitung zu unterziehen.

Als übergeordnete Rahmenbedingung stand die grundsätzliche Veränderung des sicherheitspolitischen Umfelds im Vordergrund, die mit einem Großteil weiterer noch aufzuzeigender Aspekte eng verknüpft war. Darüber hinaus waren neue Aufgabenfelder bzw. eine Neugewichtung der Schwerpunkte wie die Bedeutung des Weltraums für die Operationsführung und die Bedeutung des Faktors Information und Informationsraum (Cyberspace) hinzugekommen.

Ferner galt es, die Umstrukturierung der Bundeswehr zu berücksichtigen, da zum Beispiel die Verlagerung von Aufgaben mit der Aufstellung der Streitkräftebasis und die Schaffung einer Führungsstruktur für die Auslandseinsätze der Bundeswehr mit der Aufstellung des „Einsatzführungskommandos der Bundeswehr“ und des „Einsatzführungsstabes“, die Luftwaffenstrukturen 4, 5 und 6 sowie die Konsequenzen aus den Einsatzrealitäten eine permanente Weiterentwicklung aller Handlungsfelder der Transformation bedeuteten. Die neue LDv 100/1 musste somit den augenblicklichen Stand der militärischen Diskussion widerspiegeln, um mit der Vorschrift ein grundlegendes Verständnis für den streitkräftegemeinsamen, multinationalen, vernetzten und wirkungsorientierten Einsatz der Luftstreitkräfte der Bundeswehr zu schaffen.

Der Vollständigkeit halber sei an dieser Stelle erwähnt, dass die LDv 100/1 als Doktrin zum Einsatz von Luftstreitkräften in die Hierarchie der Verfahrensvorschriften der Bundeswehr und der NATO eingebettet werden sollte. Noch im Jahr der Inkraftsetzung der aktuellen LDv 100/1 gab es Bestrebungen, unter dem Begriff „Harmonisierungsverbund der Bundeswehr“ (HVBw) eine deutsche „Doktrinenlandschaft“ in Abgrenzung zu konzeptionellen Dokumenten zu etablieren. Unter diesem Dach sollten die Führungs- und Verfahrensvorschriften für die Einsätze der Streitkräfte subsumiert werden, die sich mit der Einsatz- und Operationsführung der Bundeswehr befassten. In ihrer Gesamtheit sollten diese Dokumente die „Einsatzdoktrinenlandschaft“ der Bundeswehr bilden. Die LDv 100/1 hätte später als elementarer Bestandteil in die Einsatzdoktrin sowie die Führungs- und Verfahrensvorschriften der Bundeswehr als ZDv 1/3.3 Einzug halten sollen.

Die grundlegende Überarbeitung der LDv 100/1 von 1991 erfolgte im Lichte einer kontroversen Diskussion innerhalb der Bundeswehr zur Definition des Begriffs „Doktrin“ und musste sich im

⁴⁸⁵ Vernetzte Operationsführung (NetOpFü) soll folgende Forderungen erfüllen: schnelle und fortlaufende Schaffung eines gemeinsamen Lagebildes, vorhandene Informationsüberlegenheit schneller als bisher in Führungsüberlegenheit verwandeln, eigene Schäden verringern und flexible Einsätze mit minimalem Kräfteaufwand ermöglichen.

⁴⁸⁶ Konzeption der Bundeswehr, BMVg Fü S VI 2 vom 9. August 2004.

⁴⁸⁷ Weißbuch zur Sicherheitspolitik Deutschlands und zur Zukunft der Bundeswehr, 2006, S. 127.

Ergebnis an den damals definierten Ansprüchen für die Einsatzdoktrin der Bundeswehr⁴⁸⁸ messen lassen. Die Idee des „Harmonisierungsverbundes der Bundeswehr“ wurde im Laufe der Zeit nicht weiterverfolgt und die Diskussion um die Abgrenzung konzeptioneller Dokumente von Doktrinen soll an dieser Stelle nicht vertieft werden. Der Sachverhalt ist nur insoweit von Bedeutung, als dass sich die LDv 100/1 in einem organisationsbereichsübergreifenden Abstimmungsprozess befand, der eine inhaltliche Fokussierung auf die für die operative Ebene relevanten Aspekte von Luftmacht und auf eine Reduzierung auf Kernaussagen zum Ziel hatte.

Entscheidender für die Überarbeitung waren die Einflussfaktoren, die sich aus neuen Technologien, aus Einsatzgrundsätzen und aus Erkenntnissen aus Konflikten und Einsätzen ergeben hatten. Im Führungsstab der Luftwaffe wurden diese Rahmenbedingungen in ihrer Gesamtheit dahingehend analysiert, dass sich mit der globalen Dimension der Auftrags- und Einsatzlage der Bundeswehr, der neuen Qualität der Gefährdungslage durch „Asymmetrische Bedrohung“ und mit dem begonnenen „Informationszeitalter“ unter Anwendung der Konzepte der „Vernetzten Sicherheit“⁴⁸⁹ und „Effect-Based-Operations“⁴⁹⁰ ein neues militärisches Fähigkeitsprofil entwickelt hatte.

Der Gliederungsentwurf der aktuellen LDv 100/1 wurde am 20. September 2005 durch den Inspekteur der Luftwaffe gebilligt. Der Unterschied zur alten Vorschrift manifestierte sich darin in einer völlig neuen Struktur und inhaltlich in umfassenden Weiterentwicklungen sowie vollständig neuen Ansätzen und Themenbereichen. Die folgenden Jahre wurden benötigt, um luftwaffenintern und organisationsbereichsübergreifend zentrale Begrifflichkeiten zu definieren, neue Verfahren und Aspekte mit Luftmacht zu verknüpfen und diese in einen entsprechenden Kontext zu stellen. Daher kommt insbesondere dem Kapitel 2 „Wesen von Luftmacht“ eine herausragende Bedeutung zu, da hier die Grundlagen für ein gemeinsames Verständnis von Luftmacht zu legen waren. Der Begriff „Luftkriegsoperationen“ aus der LDv 100/1 von 1991 wurde z.B. durch die Begrifflichkeit „Luftoperationen“ ersetzt. Mit der Umbenennung wurde der Einsatzrealität Rechnung getragen, denn Luftstreitkräfte können u.a. auf Basis der Dauereinsatzaufgaben (wie z.B. die Sicherung des Deutschen Luftraums) oder logistischen Aufgaben permanent in Luftoperationen eingebunden sein, ohne dabei einen Kriegseinsatz durchzuführen.

Darüber hinaus musste im Rahmen einer organisationsbereichsübergreifenden Abstimmung u.a. eine Definition für Luftstreitkräfte gefunden werden, die aus Sicht der Luftwaffe die luftbeweglichen Kräfte des Heeres so in die Systematik einordnet, dass das Heer als Nutzer des bodennahen Luftraums weiterhin in der Koordinierungsverpflichtung mit der operativen Planungs- und Führungsebene der Luftstreitkräfte verbleibt. Ferner wurden die Einsatzgrundsätze so formuliert, dass sie die Eigenschaften von Luftkriegsmitteln mit ausgewählten Prinzipien der Operationsplanung so verknüpfen, dass die Fähigkeiten von Kräften und Mitteln mit dem Ziel des effektiven Einsatzes verbunden werden.

Es wurden aber auch gänzlich neue Aspekte in die Einsatzgrundsätze aufgenommen. Der Abschnitt „Motivation und Moral“ bedient die Verinnerlichung des Leitbildes „Team Luftwaffe“ und setzt die abgestimmten Anstrengungen von selbstständig denkenden, verantwortungs-

⁴⁸⁸ Die Rahmenbedingungen des „Harmonisierungsverbundes der Bundeswehr/Führungs- und Verfahrensvorschriften“ verbessern die Interoperabilität innerhalb der Bw und im internationalen Bereich, schaffen Handlungssicherheit in der Planung und Führung von Operationen, definieren eine nationale Position für die Mitarbeit in multinationalen Gremien und schaffen eine Ordnungssystematik für alle Belange der Operationsführung.

⁴⁸⁹ Vgl. Weißbuch 2006 zur Sicherheitspolitik Deutschlands und zur Zukunft der Bundeswehr, S. 29: „Nicht in erster Linie militärische, sondern gesellschaftliche, ökonomische, ökologische und kulturelle Bedingungen, die nur im multinationalen Zusammenwirken beeinflusst werden können, bestimmen die künftige sicherheitspolitische Entwicklung. Sicherheit kann deshalb weder rein national noch allein durch Streitkräfte gewährleistet werden. Erforderlich ist vielmehr ein umfassender Ansatz, der nur in vernetzten sicherheitspolitischen Strukturen sowie im Bewusstsein eines umfassenden gesamtstaatlichen und globalen Sicherheitsverständnisses zu gewährleisten ist.“

⁴⁹⁰ SWP Berlin, Netzwerk-basierte Operationsführung, Mai 2004, S. 7. Das Konzept „Effect-Based-Operations“ (EBO) steht für die Einbettung militärischer Optionen in einen gesamtstaatlichen Handlungsrahmen.

freudigen und im Sinne des ganzen handelnden Soldaten als Grundvoraussetzung für erfolgreiche Operationen voraus. Vor dem Hintergrund des erweiterten Aufgabenspektrums der Bundeswehr und damit auch der Luftwaffe ist für die Soldatin/den Soldaten neben der juristischen und politischen insbesondere auch die moralische Legitimation des militärischen Engagements von entscheidender Bedeutung. Dies im Rahmen von Ausbildung zu vermitteln ist ungleich komplexer als die Vermittlung der Notwendigkeit zur Landesverteidigung im Zeitalter des Kalten Kriegs.

Für den organisationsbereichsübergreifenden Einsatz definierte das Kapitel 2 die Schnittstellen. Die gegenseitigen Abhängigkeiten der „Vernetzten Operationsführung“, des „Wirkungsorientierten Handelns“, des „Verbundenen Wirkens“ („Joint Fires“) und des „Wirkens im Informationsraum“ verdeutlichen, welchen Einfluss neue Ansätze der Operationsführung auf Einsatzprinzipien haben und dass Einsatzgrundsätze, trotz ihres dauerhaften Charakters, durch neue Einflussfaktoren und Rahmenbedingungen verändert werden, was eine regelmäßige und schrittweise Anpassung von Doktrinen notwendig macht.

Weitere wesentliche Änderungen und die Einführung neuer Themengebiete erfolgten in Kapitel 3 „Anwendung von Luftmacht“ und in Kapitel 4 „Einsatz von Luftstreitkräften“ mit Blick auf die Kernfunktionen von Luftmacht. Die ungehinderte Nutzung des Luftraums hängt auch davon ab, dass Vorgänge im erdnahen Weltraum beobachtet und deren Auswirkungen auf die eigene Operationsführung analysiert und bewertet werden können. Mit Betrachtung des Weltraums wurde im Kontext einer gesamtstaatlichen Sicherheitsvorsorge der strategischen Relevanz des Weltraums für die nationale Sicherheits- und Verteidigungspolitik Rechnung getragen. Dies galt insbesondere im Hinblick auf die Möglichkeit einer übergreifenden Nutzung („Dual Use“) weltraumgestützter Systeme und das daraus erwachsende Synergiepotenzial. Die zunehmende Abstützung auf raumgestützte Systeme erforderte den Schutz raumgestützter Fähigkeiten, was den Aufbau und die Sicherstellung der Fähigkeit zu einer umfassenden Weltraumlageführung nach sich zog.

Beispielhaft für die zahlreichen Weiterentwicklungen bei den Kernfunktionen von Luftmacht sind zudem Luftoperationen mit strategischer Wirkung. Luftstreitkräfte sind, wie auch schon im Weißbuch 2006 herausgestellt wurde, in besonderer Weise für Operationen mit strategischer Wirkung geeignet. Ihre Alleinstellungsmerkmale in Verbindung mit einer Vielzahl an Wirkmitteln ermöglichen es, auf generische Zentren der Kraftentfaltung mittel- und unmittelbar zu wirken. Gerade im Rahmen von wirkungsorientierten Operationen erfuhr diese exponierte, in der LDv 100/1 neu aufgenommene Funktion einen Zuwachs an Bedeutung, da u.a. eine Zuordnung eines Einsatzes zu einem Effekt möglich war.

Zeitgemäß war auch die Berücksichtigung von Evakuierungs-, Rettungs- und Rückführungsoperationen als eine Kernfunktion von Luftmacht. Diese umfasste alle Maßnahmen, die die Rettung von Personen aus Notlagen im isolierten, unsicheren oder feindlichen Umfeld und in verweherten/nicht zugänglichen Gebieten betraf. Gerade in den asymmetrischen Szenarien kam der Rettung jedes einzelnen Soldaten und im Rahmen der Vernetzten Sicherheit auch zunehmend nicht-militärischen Personals in den Einsatzgebieten hohe Bedeutung zu.

Auch zu erwähnen ist NetOpFü als Führungsprinzip in Zusammenhang mit der Führung von Luftstreitkräften, welches in diesem Kontext seine Relevanz zeigt. Vernetzte Operationsführung nutzt die Möglichkeiten einer sicheren, netzwerkgestützten Informationstechnologie, um Informationen in hoher Qualität und Aktualität für die eigene Operationsführung zu nutzen. Wesentlicher Faktor ist dabei die zuverlässige, zeitgerechte und bedarfsgerechte Informationsteilnahme aller Beteiligten. Zu berücksichtigen sind in diesem Zusammenhang die für Luftstreitkräfte bewährten Prinzipien der Einheitlichkeit der Führung, zentrale Planung und Führung und dezentrale Durchführung, welche in Bezug auf die Umsetzung der vernetzten Operationsführung besonderer Beachtung bedürfen und daher in der LDv 100/1 in einen Kontext gesetzt wurden.

Zusammenfassend lässt sich anhand dieses kurzen inhaltlichen Überblicks feststellen, dass die überarbeitete LDv 100/1 Luftmacht über die Operationsformen des taktischen Luftkriegs mit den

Schwerpunkten Aufklärung, Kampf gegen das Luftkriegspotenzial, Kampf gegen bodengebundene Kräfte sowie Mittel und Einrichtungen des Gegners und den Taktischen Lufttransport der alten LDv 100/1 hinaus definiert und um maßgebliche Anwendungsbereiche sowie Führungs- und Planungsprinzipien heutiger Luftoperationen erweitert.

Eine Neuauflage war insbesondere vor dem Hintergrund der sicherheitspolitischen Veränderungen in den Jahren ab 1990 und dem damit einhergehenden geänderten Aufgabenspektrum der Streitkräfte im Allgemeinen und der Luftstreitkräfte im Besonderen notwendig. Dazu gehörten eine Neugewichtung der Schwerpunkte wie die Bedeutung des Weltraums für die Operationsführung, die Bedeutung des Faktors Information, die immer weiter zunehmende Vernetzung der Operationsführung einschließlich „Time Sensitive Targeting“ und „Streitkräftegemeinsame Feuerunterstützung“, aber auch die fortschreitende Ausprägung von „Vernetzter Sicherheit“.

Anhand der Ausführungen zur Überarbeitung der LDv 100/1 ist erkennbar, dass Führungsgrundsätze und Führungsverfahren stets einen gegenwärtigen Stand und absehbar verfügbare Möglichkeiten beschreiben. Dies zieht zwangsläufig eine im Einklang mit der Entwicklung von Technik und Verfahren fortzuschreibende Vorschrift nach sich. Mit Blick auf die Entstehungsgeschichte der LDv 100/1 trifft dies jedoch interessanterweise nur für den Zeitraum von 1991 bis 2009 in der insgesamt 55-jährigen Ära des Führungsstabs der Luftwaffe (1957 bis 2012) zu. In den Strategieepochen der NATO im Zeichen der „Massiven Vergeltung“ (1956 bis 1967/69) und der „Flexiblen Antwort“ (1967/1969 bis 1989) bis in den Epochenwechsel mit dem Wiedervereinigungsprozess ab 1989 hinein⁴⁹¹ existierte entgegen der bestehenden Auftragslage keine LDv 100/1 bis zum Jahr 1991. General Kamhuber hatte jedoch bereits am 12. Oktober 1961 als Inspekteur der Luftwaffe der Luftwaffenabteilung der Führungsakademie der Bundeswehr den Auftrag zu deren Erstellung (Auftrag Nr. 18 für die Bearbeitung einer Dienstvorschrift) erteilt.⁴⁹² In den folgenden Jahrzehnten befasste sich u.a. der spätere Inspekteur der Luftwaffe, Horst Jungkurth, in der „Studiengruppe Luftwaffe“ und als A 3 des „Fachbereichs Luftwaffe“ an der Führungsakademie der Bundeswehr mit dem Thema „Luftkriegsoperationen“. Die „Studiengruppe Luftwaffe“ bereitete u.a. mit ihren Vorstellungen die LDv 100/1 vor.⁴⁹³

Während heute die größten Herausforderungen im strategischen Sicherheitsumfeld weniger in der Stärke anderer Staaten, als vielmehr in deren Schwächen liegen und sich daraus ein globaler Einsatzauftrag für die Streitkräfte ableitet, basierte die LDv 100/1 vom März 1991 noch auf einer Militärstrategie des Bündnisses, welche auf Kriegsverhütung durch Abschreckung und eine überzeugende Bereitschaft und Fähigkeit zur Verteidigung setzte.⁴⁹⁴

Die „Verteidigungspolitischen Richtlinien“ aus dem Jahr 1992 hingegen kamen auf Grundlage der deutschen Wertvorstellungen und Herausforderungen der Zukunft in der „postkonfrontativen Ära“ bereits zu dem Ergebnis, dass regionale Krisen und Konflikte und nicht-militärische Risiken das sicherheitspolitische Umfeld bestimmen würden. Die Streitkräfte waren hierbei qualitativ und quantitativ auf die neuen Erfordernisse im Rahmen flexibler Krisen- und Konfliktbewältigung im erweiterten geographischen Umfeld, auf Friedensmissionen und humanitäre Einsätze auszurichten.⁴⁹⁵

Die LDv 100/1 von 1991 reflektierte in den Vorbemerkungen zwar die außen- und sicherheitspolitischen Veränderungen und die Revision der militärstrategischen Konzeption der NATO. Die Vorschrift kam jedoch auf der Grundlage des damals vorhandenen Erfahrungs- und Kenntnisstandes noch zu dem Ergebnis, dass die nationalen Grundsätze der Luftkriegführung keinen grundsätzlichen Veränderungen unterliegen würden. Diese Erkenntnis wandelte sich jedoch mit

⁴⁹¹ Vgl. 50 Jahre Luftwaffe der Bundeswehr 1956 - 2006, Sonderausstellung Luftwaffenmuseum der Bundeswehr.

⁴⁹² Lemke, Die Luftwaffe 1950 bis 1970, Konzeption, Aufbau, Integration, Hillrich von der Felsen, S.261.

⁴⁹³ Vgl. www.geschichte.luftwaffe.de, Die Inspektoren der Luftwaffe, Generalleutnant Horst Jungkurth (06.03.2013).

⁴⁹⁴ LDv 100/1 VS-NfD „Führung und Einsatz von Luftstreitkräften“, Ausgabe 22. März 1991.

⁴⁹⁵ Verteidigungspolitische Richtlinien für den Geschäftsbereich des Bundesministers der Verteidigung vom 06.11.1992.

dem Dokument „Grundsätze für den künftigen Einsatz und die Führung von Luftstreitkräften“ vom 13. Juli 2005. Dieses Dokument diente als Positionspapier der Luftwaffe für die Weiterentwicklung von Einsatzgrundsätzen und in der Stabsarbeit, Lehre und Ausbildung der Luftwaffe und floss maßgeblich in die Neuerstellung der LDv 100/1 vom 8. April 2009 mit ein. Wesentliche weitere Bearbeitungsschritte waren die Beauftragung des Luftmachtzentrums durch den Stabsabteilungsleiter Fü L III vom 20. September 2005 zur Erarbeitung eines Nachfolgedokuments und die Vorlage eines ersten ämterseitigen Entwurfs „Nachfolgedokument LDv 100/1“ vom 29. Juni 2006. Nach mehreren Fü L-internen und organisationsbereichsübergreifenden Mitzeichnungsgängen an denen insgesamt 36 Referate des Bundesministeriums der Verteidigung einschließlich der Abteilung Recht und der Abteilung Wehrverwaltung mitgewirkt hatten, konnten im April 2009 die Luftwaffendienstvorschrift 100/1 VS-NfD „Führung und Einsatz von Luftstreitkräften“ und die „German Air Force Regulation 100/1 Restricted/Command and Control and the Employment of Air Forces“ in deutscher und englischer Sprache erlassen werden.

Mit dem Neuentwurf der LDv 100/1 vom 8. April 2009 spiegelte der Führungsstab der Luftwaffe die geänderten Rahmenbedingungen wider und griff Entwicklungen im sicherheitspolitischen, strukturellen sowie methodischen Bereich (Transformation) umfassend und ganzheitlich auf. Gleichzeitig wurden nicht nur Verfahren und Prinzipien sowie aktuelle Erfahrungen aus den Einsätzen der Bundeswehr und der Verbündeten reflektiert, sondern die sich daraus ergebenden Einsatzgrundsätze in diesem Kontext zukunftsfähig beschrieben. Dem deutschen Verständnis von Luftmacht wurde dabei besonders Rechnung getragen. Die Kernkompetenzen von Luftstreitkräften sowie die in der LDv 100/1 formulierten Einsatzgrundsätze sind geeignet, das Spektrum der Handlungsoptionen bei der Entfaltung von Luftmacht umfassend zu beschreiben und die Anknüpfungspunkte zu den Vorschriften der übrigen militärischen Organisationsbereichen eindeutig festzulegen.⁴⁹⁶

6.6 Die Luftwaffe im Einsatz

6.6.1 Der Einsatz des deutschen NATO „AMF-Air“-Kontingents und die Folgen für die Organisation der Bundeswehr

Ein Ereignis mit gravierenden Auswirkungen auf das Rollenverständnis der Führungsstäbe aller Teilstreitkräfte und letztlich mit Auswirkungen auf deren Organisation war der Einsatz der Streitkräfte im Rahmen und im Kontext des ersten IRAK-Krieges - ausgelöst durch den Einmarsch irakischer Streitkräfte in das Nachbarland Kuwait am 2. August 1990.

Zur Einordnung in das damalige Zeitgeschehen sei daran erinnert, dass in Deutschland gerade die Wiedervereinigung in vollem Gang war und der Einigungsvertrag verhandelt wurde. Die Beschlussfassung der UN-Resolution 678 verlief parallel zum Wahlkampf für die Wahl des ersten gemeinsamen Bundestages; Bundeskanzler Kohl wurde am 17. Januar 1991 wiedergewählt - dem Tag des Beginns der US-Operation „Desert Storm“.

Eine Bestandsaufnahme ein Jahr nach Beendigung der Einsätze dokumentierte die Aktivitäten der Bundesrepublik Deutschland in diesem Konflikt:

- bilaterale Unterstützungsleistungen,
- Teilnahme an allen NATO-Maßnahmen (AMF-Kontingent, Luftverteidigung, Schutz der Handelsschifffahrt, Sanitätsunterstützung und Lufttransport),

⁴⁹⁶ Vgl. BMVg Fü L III 1 vom 04.12.08, Vortragsnotiz für InspL zur Billigung der LDv 100/1.

- Unterstützung der UN durch humanitäre Hilfe (Minenabwehr, Flüchtlingshilfe, Feldlazarett, Aufbau eines Zeltdorfes für 5.000 Personen, Lufttransport) und Unterstützung innerhalb der WEU im Anschluss an den Golfkrieg (Minenräumen).⁴⁹⁷

Obwohl für die Luftwaffe der Einsatz von Lufttransportverbänden zur Unterstützung von weltweiten Hilfsleistungen bereits seit Jahrzehnten geübte Praxis war, bestand der wesentliche Unterschied für die Unterstützung der NATO Operation „Ace Guard“ darin, dass die entsendeten Einheiten auch mit Vorkehrungen für einen Kampfeinsatz verlegt wurden; die mögliche Bedrohung durch chemische Waffen war Bestandteil der anfänglichen Lagebeurteilung.

Der Nationale Sicherheitsrat der Türkei bat die NATO um Entsendung der „AMF-Air“⁴⁹⁸ auf der Grundlage der NATO MC 137⁴⁹⁹. In diesem Kontext wurde seitens der NATO festgestellt, dass sie nicht Teilnehmer am Golfkrieg ist, aber dennoch Sicherheitsvorkehrungen für ihre Mitgliedstaaten trifft.⁵⁰⁰

Basis für den Einsatz war die Weisung „Operational Guidelines for AMF(A)“⁵⁰¹ vom 8. Januar 1991; sie wurde für die 2. Staffel des Jagdbombergeschwaders 43 aus Oldenburg nach der Verlegung ins Einsatzland als nationaler Befehl durch den Führungsstab der Luftwaffe per Fernschreiben in Kraft gesetzt.

Das Konzept zur Einsatzführung der Bundeswehr in einer kollektiven Verteidigung sah vor, dass mit Aktivierung von festgelegten Alarmstufen der NATO sowohl „Operational Command“, als auch „Operational and Tactical Control“ auf NATO-Gefechtsstände übergehen und dort die Einsatzbefehle im festgelegten Rhythmus bis auf Staffel-Ebene erstellt werden. Lediglich die Bereitstellung ausgebildeten Personals und einsatzbereiten Materials blieben in nationaler Verantwortung.

Obwohl neben der AMF(A)-Staffel unter nationaler Verantwortung nach einem Kabinettsentscheid zusätzlich zwei Hubschrauber BELL UH-1D in der Rolle „Search and Rescue“ (SAR), zwei ABC-Spürpanzer und zur Verstärkung der Luftverteidigung acht Waffensysteme ROLAND sowie zwei verstärkte Halbstaffeln HAWK in die Türkei verlegt wurden, gab es zu diesem Zeitpunkt keine deutsche Gefechtsstandsorganisation zur Führung der entsandten Einheiten.

Auf der Ebene des Führungsstabs der Streitkräfte wurde eine Führungsbereitschaft („Lagezentrum der Bundeswehr“/LZBw) eingerichtet, im Führungsstab der Luftwaffe ein „Lagezentrum AMF“ und im unterstellten Bereich im Luftflottenkommando eine Koordinierungsgruppe. Die nationale Führung fand de facto über das Führungsgrundgebiet 3 unter Beibehaltung der Kompetenzen der Fachkommandos wie z.B. Materialamt der Luftwaffe oder Inspekteur Sanitätswesen statt.

Ranghöchster militärischer Führer im Einsatzland war der Kommandeur der Fliegenden Gruppe des Jagdbombergeschwaders 43. Zur Abwicklung der Rückverlegung wurde ein Brigadegeneral als Beauftragter des Inspektors der Luftwaffe an die Deutsche Botschaft in Ankara entsandt.

Nach einer mündlichen Befehlsausgabe verlegte die 2. Staffel des Jagdbombergeschwaders 43 am 6. Januar 1991 mit 18 Luftfahrzeugen ALPHA JET über Rimini (Italien) und Bandirma (Türkei) nach Erhac (Türkei). Dieser Flugplatz war für die Luftwaffe bis dahin noch unbekannt, da sowohl in den AMF-Ablaufplanungen der NATO als auch in den Übungen der Vorjahre jeweils Diyarbakir in Ostanatolien für die deutsche AMF-Staffel vorgesehen war und auch genutzt wurde.

⁴⁹⁷ Protokoll der 32. Sitzung des Verteidigungsausschusses vom 29.4.1992.

⁴⁹⁸ AMF-Air: Allied Command Europe Mobile Force (AMF, auch: ACE Mobile Force) - Luftkomponente.

⁴⁹⁹ NATO MC 137: „General Directive for Allied Command Europe Mobile Force“ von 1969; deutscher Beitrag: mehrere Heeres-Bataillone und das Jagdbombergeschwader 43, Oldenburg.

⁵⁰⁰ Dies beinhaltete auch die Intensivierung der Nachrichtengewinnung, die Verlegung von NATO Early Warning (NAEW)-Luftfahrzeugen sowie von Marineeinheiten zur Minenabwehr.

⁵⁰¹ Weitere beteiligte Nationen waren Italien, Belgien und die Niederlande.

Aufgrund der gleichzeitigen Stationierung von drei türkischen Flugstaffeln und einem italienischen AMF-Kontingents von sechs Kampffjets konnten die Luftfahrzeuge nur auf offenen Rollwegen ungeschützt⁵⁰² abgestellt werden. Außer einer Mitnutzungsmöglichkeit einer bestehenden Flugzeughalle war die gesamte Infrastruktur zur Befestigung der Nutzungsflächen, Splitterschutz, Wartungs- und Instandsetzungszelte sowie die Versorgung und Verpflegung des Kontingents von zunächst ca. 220 Soldaten⁵⁰³ durch eigene Mittel sicherzustellen. Nach Ankunft der acht Waffensysteme ROLAND waren in diesem Bereich weitere 150 deutsche Soldaten aufzunehmen.

Obwohl die „Operational Guidelines“ den Primärauftrag „Abschreckung und Demonstration von Bündnissolidarität durch Präsenz“ beinhalteten, war die materielle Ausstattung und die Folgeversorgung ausreichend für sieben „Kampftage“. Mehr als 100 Landungen von TRANSALL C-160 stellten eine durchweg ständige Einsatzbereitschaft und einen Klarstand der ALPHA JET von mehr als 90% über den gesamten Einsatzzeitraum sicher. Neben 108 Einsatzflügen („Sorties“) für die Hin- und Rückverlegung erlaubte eine ausgezeichnete logistische Versorgung die Durchführung von ca. 900 Übungsflügen im Einsatzland - in der Regel Tiefflüge, zum Teil mit FAC⁵⁰⁴-Unterstützung. Die beiden SAR Hubschrauber absolvierten ca. 90 Einsätze. Parallel zum Flugbetrieb wurden mehrere technische Änderungen an den Luftfahrzeugen vor Ort durchgeführt.

Nach einem DPC⁵⁰⁵-Beschluss der NATO erfolgte die Rückverlegung am 11. März 1991. Die gewonnenen Erkenntnisse wurden in den Folgejahren in den politischen Gremien und in den militärischen Organisationen konsequent umgesetzt. Zu den Maßnahmen in allen Führungsgrundgebieten gehörten u.a. eine Verbesserung der einsatzbezogenen Personalführung und der Versorgung der Soldaten, die Anpassung der materiellen Ausstattung für „Bare-Base“⁵⁰⁶-Optionen, eine Sanitätsversorgung auf hohem Niveau, eine Anpassung der Verwaltungsvorschriften sowie eine Professionalisierung in der Pressearbeit um die Leistungen der Streitkräfte gegenüber der Gesellschaft besser darstellen und erläutern zu können.

Fazit

Im Verlauf der Vorbereitung und der Durchführung des Einsatzes deutscher Kontingente im Kontext des ersten IRAK-Krieges und der damit verbundenen Krisensituation war erkennbar, dass Bewusstseinslage, Konzepte, Strukturen und Ausrüstung der Bundeswehr durch den bisherigen Auftrag bestimmt waren: Landesverteidigung im Rahmen der NATO.

Die langjährige Betonung des Abschreckungsaspekts, sowie die Schwerpunktsetzung und Optimierung von Strukturen und Ausrüstung auf den Einsatz innerhalb Deutschlands haben die Auffassung und Motivation von Soldaten und die Flexibilität des Handelns geprägt. Die Aufarbeitung der Erkenntnisse und die Umsetzung der Maßnahmen leiteten den Wandel hinsichtlich des Auftrags und der Aufgabenstellung der Bundeswehr ein.

Besonders hervorzuheben sind in diesem Zusammenhang die aufbau- und ablauforganisatorischen Änderungen innerhalb des Bundesministeriums der Verteidigung. Die Herstellung einer nationalen Führungsfähigkeit wurde schrittweise umgesetzt. Zunächst erfolgte dies über die Etablierung eines KSEA⁵⁰⁷-Referates, später eines „Führungszentrums Bundeswehr“ bis zur Schaffung eines Einsatzführungsstabes im Verteidigungsministerium. Im unterstellten Bereich der Luftwaffe gehörten dazu das „Luftwaffenführungszentrum“ im Luftwaffenführungskommando

⁵⁰² Unter Winterbedingungen mit heftigem Schneefall und Temperaturen bis minus 35°C in den Nächten.

⁵⁰³ Personalwechsel nach 6 Wochen.

⁵⁰⁴ Forward Air Controller.

⁵⁰⁵ Defence Planning Committee.

⁵⁰⁶ Bare Base: Innerhalb der NATO genutzter Sammelbegriff für Flugplätze, die keine für militärischen Flugbetrieb geeignete Flugplatzinfrastruktur und Flugbetriebseinrichtungen haben. z.B. mobile Tower, Anflughilfen oder mobile Fanganlagen.

⁵⁰⁷ KSEA: Koordinierende Stelle Einsatzauswertung.

und das „Kommando Operative Führung von Luftstreitkräften“ in Kalkar. Die im Zusammenhang mit diesem Einsatz gewonnenen Erkenntnisse und die hieraus abgeleiteten Maßnahmen haben sich im Rahmen der späteren Einsätze der Luftwaffe im neuen Aufgabenspektrum als hilfreich erwiesen.

6.6.2 Auslandseinsätze der Luftwaffe

Mit seinem Urteil vom 12. Juli 1994 legte das Bundesverfassungsgericht die Voraussetzungen fest „unter denen es deutschen Streitkräften gestattet sein sollte, in der veränderten Welt Verantwortung zu übernehmen“.⁵⁰⁸ Seither beteiligt sich die Bundeswehr an Einsätzen im Rahmen der Vereinten Nationen, der NATO, der OSZE und der Europäischen Union. Am 22. Juli 1994 stimmte der Deutsche Bundestag erstmalig über einen bewaffneten Einsatz der Bundeswehr ab. Mit dieser ersten Parlamentsmandatierung eines bewaffneten Einsatzes - des VN-Embargos gegen die Bundesrepublik Jugoslawien sowie der Überwachung des Flugverbotes über Bosnien und Herzegowina - begann für die Bundeswehr eine neue Ära als „Einsatzarmee“. Bis zu diesem Zeitpunkt erfolgte - neben der Teilnahme an NATO-Übungen - eine Beteiligung an Einsätzen im Ausland ausschließlich zu humanitären Zwecken und allenfalls mit einer Bewaffnung der Soldaten zur Selbstverteidigung.

Der Balkankonflikt

Die Luftoperationen der NATO in Bosnien zur Überwachung und Durchsetzung der Flugverbotszone über Bosnien-Herzegowina begannen, zunächst ohne Beteiligung der Luftwaffe, im Oktober 1992. Die Lage eskalierte durch die Geiselnahme von etwa 400 UNPROFOR-Soldaten (United Nations Protection Force)⁵⁰⁹ und UN-Beobachtern sowie das Überrennen der Schutzzonen Srebrenica und Žepa durch die Serben. Nach einem blutigen Überfall auf einen Markt in Sarajevo am 28. August 1995 (Markale-Massaker) begann am 30. August 1995 die Operation „Deliberate Force“. Die Operation war ein militärisches Unternehmen der NATO im Auftrag der UNO, um Bedrohungen für die Mitglieder der UNPROFOR-Truppe und die Bewohner der UN-Schutzzonen durch die bosnischen Serben zu beenden bzw. zu verhindern. Ziel war es, die serbisch-bosnischen Führungsstrukturen, Munitionsdepots, Kasernen, strategisch wichtige Brücken und Luftabwehrstellungen auszuschalten.

Beteiligt waren 5.000 Soldaten aus 15 Ländern mit insgesamt 400 Flugzeugen, darunter 222 Kampfflugzeuge aus acht Nationen. Die Luftfahrzeuge starteten rund um die Uhr von drei Flugzeugträgern und 18 Luftwaffenstützpunkten in Europa, etwa 40 Prozent davon vom Luftwaffenstützpunkt Aviano in Italien.

Deutschland beteiligte sich nach Beschluss des Deutschen Bundestages an dieser Operation mit TORNADO ECR, die im hierzu neu aufgestellten Einsatzgeschwader 1 der Luftwaffe in Piacenza/Italien stationiert wurden. Der Auftrag der TORNADO ECR war es, alliierte Luftfahrzeuge zu schützen, indem die gegnerischen, bodengebundenen radargestützten Luftverteidigungsstellungen erfasst, identifiziert, lokalisiert und, wenn erforderlich, mit HARM-Lenkflugkörpern⁵¹⁰ niedergehalten wurden (SEAD / Suppression of Enemy Air Defense). Der erste ECR-Einsatzflug des Einsatzgeschwaders 1 fand am 7. August 1995 statt. Damals schützten deutsche TORNADO ECR erstmalig amerikanische Kampfflugzeuge im Luftraum über Sarajewo.

⁵⁰⁸ Jarosch, Immer im Einsatz - 50 Jahre Luftwaffe, S. 127.

⁵⁰⁹ Beschluss des UN-Sicherheitsrats vom 21. Februar 1992.

⁵¹⁰ HARM: High Speed Anti-Radiation Missile.



Abb.: TORNADO ECR aus Lechfeld landeten im Juli 1995 in Piacenza, Kommodore Oberst Dora (l.), General Jertz (m.)

Nach dem Abzug der schweren Waffen durch die Serben und der Abgabe einer Garantie für die verbliebenen Schutz zonen wurde diese Luftoperation am 21. September 1995 beendet. Die Mission UNPROFOR ging am 20. Dezember 1995 mit der Übernahme der Verantwortung durch die NATO nahtlos in IFOR (Implementation Force) über. Am 21. Dezember 1995 wurde daraufhin die seit April 1993 bestehende NATO-Luftoperation „Deny Flight“ eingestellt. Ihr folgte am 9. Januar 1996 auch die Einstellung der seit Juli 1992 eingerichteten Luftbrücke nach Sarajevo im Rahmen der Operation „Provide Promise“.



Abb.: TRANSALL mit IR-Täuschkörper zur Abwehr von Boden/Luft-Raketen

Die NATO-Mission SFOR (Stabilization Force) setzte dann die Operationen auf dem Balkan ab dem 20. Dezember 1996 bis Anfang Dezember 2004 fort. Das Einsatzgeschwader 1 der Luftwaffe beteiligte sich an diesen Operationen durchgehend bis Juli 2001 sowohl mit TORNADO ECR als auch mit TORNADO RECCE.

Operation „Allied Force“

Als 1998 der Kosovokonflikt eskalierte, waren alle internationalen Anstrengungen zunächst darauf ausgerichtet, den Konflikt diplomatisch mit friedlichen Mitteln zu lösen. Nach dem Scheitern der Verhandlungen im Frühjahr 1999 und dem menschenrechtswidrigen Einsatz serbischer Sicherheits- und Streitkräfte gegen Kosovo-Albaner entschied die NATO, zum Schutz der Zivilbevölkerung mit militärischen Mitteln in den Konflikt einzugreifen. Dabei sollten nur Operationen aus der Luft erfolgen, ein Einsatz von Bodentruppen war zunächst ausdrücklich nicht vorgesehen. Mit der Operation „Allied Force“ führte die NATO insgesamt 79 Tage lang Luftoperationen gegen die Bundesrepublik Jugoslawien durch. Deutschland nahm dabei erstmals mit bewaffneten Streitkräften an einer friedenschaffenden Operation der Allianz teil. Auf Grundlage des bereits am 16. Oktober 1998 erfolgten Beschlusses des Deutschen Bundestages beteiligte sich die Luftwaffe mit 14 Luftfahrzeugen TORNADO des Einsatzgeschwaders 1 an „Allied Force“.

Mit 66 Einsätzen für den TORNADO RECCE und 438 Einsatzflügen für den TORNADO ECR hat die Luftwaffe wesentlich zum Erfolg dieses internationalen Einsatzes beigetragen. Zum Schutz der alliierten Luftstreitkräfte flogen die TORNADO ECR meist vor allen anderen Flugzeugen in den gegnerischen Luftraum ein. Per Befehl war es den alliierten Luftangriffskräften erst dann erlaubt, in die Einsatzgebiete vorzudringen, wenn SEAD-Kräfte, zu denen der TORNADO ECR gehörte, vor Ort waren.

Die TORNADO ECR erfüllten diese Aufgabe überaus effektiv. Es gab während der Luftoperationen, die durch TORNADO ECR geschützt wurden, weder eigene noch alliierte Verluste. Zu diesem Zeitpunkt stellte der TORNADO mit dieser speziellen Fähigkeit eine Schlüsselfunktion für die NATO dar.

Nach 79 Tagen wurde die Operation „Allied Force“ der KFOR am 10. Juni 1999 beendet und die TORNADO ECR zurück an ihren Heimatstandort in Lechfeld verlegt, während die TORNADO RECCE des Einsatzgeschwaders 1 vor Ort in Piacenza verblieben und die Operationen SFOR und KFOR noch bis Juli 2001 unterstützten. Am 27. Juli 2001 endete der aktive Einsatz des Geschwaders. Das Personal (gestellt aus der gesamten Luftwaffe) und die verbliebenen TORNADO kehrten zu ihren Heimatstandorten zurück.

Seit Beginn der Stationierung des Einsatzgeschwaders 1 in Piacenza im Jahr 1995 wurden von den TORNADO ECR 2.559 Einsatzflüge und von den TORNADO RECCE 4.715 Einsatzflüge mit über 13.000 Aufklärungszielen absolviert.

European Union Force (EUFOR) - Operation „Althea“

Am 2. Dezember 2004 ging nach neun Jahren der erste Kampfeinsatz in der NATO-Geschichte zu Ende. Mit der Kommandoübergabe der multinationalen Friedenstruppe „Stabilization Force“ (SFOR) an die „European Union Force“ (EUFOR) übernahm die Europäische Union mit der Operation „Althea“ die bislang größte militärische Operation der Union. Grundlage der Mission waren die am 12. Dezember 1996 vom Sicherheitsrat der Vereinten Nationen verabschiedete „Resolution 1088“ über den internationalen Einsatz in Bosnien und Herzegowina sowie der Friedensvertrag von Dayton vom 14. Dezember 1995. Der Deutsche Bundestag stimmte der Entsendung von bis zu 3.000 deutschen Soldaten am 13. Dezember 1996 zu. Auftrag des deutschen Anteils am Einsatzkontingent EUFOR war die Sicherstellung der militärischen Absicherung des Friedensvertrages von Dayton und die Gewährleistung der Bewegungsfreiheit sowohl der eigenen Kräfte als auch internationaler Organisationen und Nicht-Regierungsorganisationen im Operationsgebiet.

Die „Althea“-Kräfte wurden seit Operationsbeginn nie aktiv zur Aufrechterhaltung eines sicheren Umfeldes in Bosnien und Herzegowina gefordert. Da sich dort die Sicherheitslage im Verlauf der Jahre stark verbessert hatte, konnte die Truppenstärke von EUFOR in zeitlichen Abständen ständig

reduziert werden und umfasste im Jahr 2008 insgesamt etwa 2.200 Soldatinnen und Soldaten (deutscher Anteil ca. 130). Die Luftwaffe beteiligte sich seit 2004 im Wesentlichen mit Einzelpersonal bei verschiedenen Einheiten und Stäben. In 2009 wurde für ein halbes Jahr zusätzlich die „TactAirMedEvac“⁵¹¹-Fähigkeit EUFOR mit zwei BELL UH-1D der Luftwaffe sichergestellt.



Abb.: TactAirMedEvac mit BELL UH-1D der Luftwaffe bei EUFOR

Zuletzt begründete sich die deutsche Beteiligung vornehmlich aus Bündnissolidarität. Bei einer aktuellen Gesamtstärke EUFOR-„Althea“ von ca. 1.200 Mann bestand das deutsche Einsatzkontingent EUFOR nur noch aus drei Luftwaffenangehörigen, die im nicht-exekutiven Ausbildungs- und Beratungsanteil der „Capacity Building and Training Division“ im Hauptquartier im Camp Butmir bei Sarajevo eingesetzt waren. Mit Ablauf der derzeit gültigen „Resolution 2019“ des Sicherheitsrats der Vereinten Nationen zum 16. November 2012 hat Deutschland seinen Anteil am NATO-Kontingent zurückgezogen.

Kosovo Force (KFOR)

Trotz des fortschreitenden Friedens- und Demokratisierungsprozesses im Kosovo ist die Präsenz multinationaler Kräfte bis heute zwingend erforderlich. Anfang 2008 - fast 10 Jahre nach Beginn der Balkankrise - umfasste KFOR mehr als 15.000 Soldaten. Im März 2011 erfolgte in einem ersten Zwischenschritt eine Reduzierung auf unter 10.000 und auf der Zeitachse bis heute eine weitere Reduzierung auf weniger als 5.500 Soldaten Gesamtstärke. Die Luftwaffe unterstützte seit Juli 1999 den Einsatz im Rahmen „Tactical AirMedEvac“ durch Bereitstellung von drei leichten Transporthubschraubern des Typs BELL UH-1D. Diese wurden durch fünf weitere Hubschrauber des deutschen Heeres und anderer Nationen ergänzt. Die zuletzt sechs deutschen BELL UH-1D wurden im Februar 2011 nach Deutschland zurückverlegt, der ehemalige Hubschrauberflugplatz Toplicane ist inzwischen zurückgebaut.

Der deutsche Anteil von ehemals mehr als 2.000 Bundeswehrangehörigen sank im Jahr 2011 auf weniger als 900. Deutschland stellt mit dem stärksten Kontingent zum dritten Mal - ab September 2012 letztmalig für ein weiteres Jahr - den „Commander KFOR“ und wie bisher durchgängig ein ORF-Bataillon⁵¹², ein Einsatzlazarett und einen entsprechenden Anteil im KFOR-Hauptquartier.

⁵¹¹ TactAirMedEvac: Tactical Air Medical Evacuation (taktischer Verwundetenlufttransport).

⁵¹² Operational Reserve Force Bataillon.

Das deutsch-österreichische ORF-Bataillon, eine gemeinsame operative Reserve in Bataillonsstärke mit ca. 480 Einsatzkräften, wurde im Juli/August 2011 im Zuge des Zollkonfliktes zwischen Kosovo und Serbien zur Verstärkung und Entlastung der Einsatzkräfte von KFOR eingesetzt und Ende 2012 durch ein italienisches Bataillon abgelöst. Im Jahr 2012 setzte sich das Einsatzkontingent KFOR aus mehr als 5.800 Soldatinnen und Soldaten, gestellt durch 29 Nationen (deutscher Anteil ca. 760) zusammen. Die Luftwaffe stellte Einzelpersonal im Stab des KFOR-Hauptquartiers in Pristina und den Sicherungszug für das Einsatzlager Camp Prizren. Im Rahmen des „StratAirMedEvac⁵¹³ Balkan“ werden insgesamt neun Luftwaffenkräfte für den Einsatz einer TRANSALL C-160 vorgehalten.

Das ursprünglich für 2012 geplante „Deterrent Presence Gate 3“ war bis Ende des Jahres 2012 noch nicht umgesetzt. „Gate 3“ sieht die Auflösung der multinationalen Brigade und die Reduzierung der Kräfte auf eine Gesamtstärke von weniger als 2.500 Soldatinnen und Soldaten vor. Der deutsche Anteil im Einsatzland könnte dann auf unter 400 reduziert werden. Mit der Stufe 3 (Einsatzprofil „Minimum Presence“) soll sich der KFOR-Auftrag auf Beratung, Ausbildung und Kooperation mit kosovarischen Sicherheitskräften ohne jede exekutive Funktion beschränken.⁵¹⁴

International Security Assistance Force (ISAF)

Die Aufstellung der International Security Assistance Force (ISAF) wurde am 20. Dezember 2001 durch die „Resolution Nr.1386“ des Sicherheitsrates der Vereinten Nationen beschlossen. Aufgabe der ISAF war die Unterstützung der gewählten afghanischen Regierung zur Herstellung und Aufrechterhaltung geordneter staatlicher Strukturen und eines sicheren Umfeldes in Afghanistan. Im Mittelpunkt der damaligen Entscheidung standen dabei der zivile Wiederaufbau des Landes, die Etablierung demokratischer Strukturen und die Durchsetzungsfähigkeit der frei gewählten Zentralregierung. Der Aufbau und die Ausbildung der Exekutive, das heißt der afghanischen Sicherheitsstrukturen und Sicherheitskräfte waren in diesem Zusammenhang von besonderer Bedeutung.

Der Deutsche Bundestag hatte erstmals am 22. Dezember 2001 das Mandat für die Beteiligung der Bundeswehr an dem Einsatz am Hindukusch erteilt. Am 8. Januar 2002 wurden die ersten deutschen Soldaten nach Afghanistan verlegt. Im August 2003 übernahm die NATO die Verantwortung und die stufenweise Ausdehnung der Mission auf ganz Afghanistan. Gleichzeitig erfolgte unter der neuen Einsatzstruktur eine regionale Zuordnung an Leitnationen. Deutschland übernahm zu diesem Zeitpunkt die Verantwortung für die Nordregion des Landes. Am 1. Juni 2006 wurde das „Regionalkommando Nord“ etabliert und im Jahr 2008 die Aufgabe „Quick Reaction Force“ (QRF) für die Nordregion Afghanistans übernommen.

Am 14. Dezember 2011 hatte der Deutsche Bundestag einer Verlängerung des Einsatzes des deutschen Einsatzkontingentes ISAF für weitere 12 Monate bis zum 31. Januar 2013 zugestimmt. Die letzte Verlängerung des Mandats durch den Deutschen Bundestag erfolgte am 31. Januar 2013. Das derzeitige Mandat ist bis zum 28. Februar 2014 gültig. Die Mandatsobergrenze liegt bei 4.400 Soldatinnen und Soldaten. Ziel der Bundesregierung ist es, zum Ende des Mandatszeitraums eine (weitere) Reduzierung auf bis zu 3.300 Soldatinnen und Soldaten vorzunehmen, soweit die Lage dies erlaubt und ohne dadurch die eingesetzten Truppen oder die Nachhaltigkeit des Übergabeprozesses zu gefährden.⁵¹⁵

Hauptträger dieser Strategie im Verantwortungsbereich des Regionalkommandos Nord sind seit 2010 die beiden neu aufgestellten Ausbildungs- und Schutzbataillone sowie die „Operational Mentoring and Liaison Teams“ (OMLT) und die „Police“-OMLT.

⁵¹³ StratAirMedEvac: Strategic Air Medical Evacuation (strategischer Verwundetenlufttransport).

⁵¹⁴ Vgl. <http://www.nachtwei.de/index.php/articles/1036>, „KFOR-Einsatz im Kosovo auf der Zielgerade“ (19.03.2013).

⁵¹⁵ Vgl. <http://www.bundestag.de/bundestag/ausschuesse17/a12/auslandseinsaetze/isaf.html> (19.03.2013).

Die Luftwaffe unterstützt den Einsatz in Afghanistan derzeit mit knapp 700 Soldatinnen und Soldaten in Kabul, Termez, Kunduz⁵¹⁶ und beim deutschen Einsatzkontingent Mazar-e Sharif (MES) sowie im Rahmen der ISAF-spezifischen AWACS- und StratAirMedEvac-Einsätze. Der Schwerpunkt des Einsatzes der Luftwaffe liegt dabei im Bereich „ISAF/Flugplatz Mazar-e Sharif“, der logistischen Drehscheibe im Norden Afghanistans.

Auf Basis einer Vereinbarung mit dem afghanischen Verkehrsministerium wird der ISAF Flugbetrieb am internationalen Flugplatz Mazar-e Sharif durch die Bundeswehr wahrgenommen. Die Luftwaffe stellt am Flugplatz die Flugverkehrskontrolle sowie den Brandschutz sicher, ist aber auch für die Wartung der flugbetrieblichen Anlagen (Kontrollturm, Anflughilfen) sowie der Start- und Landebahn verantwortlich.

Die Flugverkehrskontrolloffiziere leisten gemeinsam mit afghanischem Flugsicherungs-Personal ihren Dienst auf dem Kontrollturm des zivil betriebenen Teils des Flugplatzes Mazar-e Sharif. Mit mehr als 8.000 Flugbewegungen im Monat verzeichnet dieser Flughafen mittlerweile mehr Flugbewegungen als größere Regionalflughäfen in Deutschland. Die Luftwaffe unterstützt seit 2011 auch die Ausbildung von afghanischen Fluglotsen. Dabei sind die Etablierung geordneter Luftraumstrukturen und die Sicherstellung einer entsprechenden Flugverkehrskontrolle wichtige Meilensteine zur Wiederherstellung der Eigenverantwortung Afghanistans.

Auch der gesamte Luftumschlag von Personal und Material für den Bereich des Regionalkommandos Nord wird durch den Luftumschlagzug auf dem Flugplatz Mazar-e Sharif sichergestellt - im Schnitt etwa 10.000 Personen und 2.500 Tonnen Material pro Monat.

Im August 2010 wurde die Position des „Base Commander“ am Flugplatz Mazar-e Sharif etabliert. Vor dem Hintergrund der massiven Zunahme des Flugbetriebs, insbesondere verursacht durch den Truppenaufwuchs der US-Kräfte im Bereich des Regionalkommando Nord, war eine zentral verantwortliche Stelle für alle Aufgaben des Betriebs und der Organisation des militärischen Anteils am Flugplatz Mazar-e Sharif einzurichten. Mit der Neuregelung wurde somit auch gegenüber der afghanischen, der nationalen zivilen Seite sowie den amerikanischen Dienststellen eine klare Bezugsperson geschaffen, die in allen Angelegenheiten des Flugbetriebes uneingeschränkt als kompetenter Ansprechpartner zur Verfügung steht.



Abb.: TRANSALL in Mazar-e-Sharif

⁵¹⁶ Am 6. Oktober 2013 wurde das Feldlager Kunduz an die afghanischen Sicherheitskräfte übergeben. Mit der am 19. Oktober 2013 abgeschlossenen Rückverlegung der deutschen Kräfte in das Camp Marmal (Mazar-e Sharif) endete der Einsatz der Bundeswehr in Kunduz.

Auch das Personal des Luftumschlagspunktes Termez in Usbekistan wird durch die Luftwaffe gestellt. Die dortige Personaldrehscheibe ermöglicht, Personal der Bundeswehr und unserer Partner in geschützten TRANSALL C-160 von Termez zum jeweiligen Einsatzort in Afghanistan zu verlegen.

Die Objektschutzgruppe⁵¹⁷ Mazar-e Sharif hat den Auftrag das Feldlager „Camp Marmal“ und den militärischen Flugbetrieb zu schützen. Dies beinhaltet nicht nur unmittelbare Sicherungsaufgaben für das Feldlager, sondern insbesondere auch den Schutz der Luftfahrzeuge bei Start und Landung, den Brandschutz, Patrouillen im näheren Umfeld und die Bestreifung der An- und Abflugsektoren, die Beseitigung von Sprengfallen und Munition bis hin zur Gestellung eines „Extraction Team“ für „Personnel Recovery Operations“ im Operationsgebiet des Regionalkommandos Nord.



Abb.: Objektschutzkräfte der Luftwaffe in Mazar-e-Sharif / Afghanistan im November 2009

Deutschland stellt in Mazar-e Sharif als „Lead Nation“ mit fast 170 Soldaten und Soldatinnen das größte Einzelkontingent, gefolgt von Kroatien und Armenien. Dies umfasst auch die seit Mitte 2010 in Deutschland in Rufbereitschaft befindlichen Startbahnschnellinstandsetzungs-Kräfte des Objektschutzregiments der Luftwaffe.

⁵¹⁷ Die Objektschutzgruppe war von ehemals ca. 260 auf zwischenzeitlich fast 400 Soldaten aus drei Nationen (Deutschland, Kroatien und Armenien) sowie zusätzlichen 130 afghanischen Sicherungskräften und 35 Sprachmittlern angewachsen.

Die Luftwaffe stellt sowohl den strategischen Lufttransport von und nach Deutschland als auch den taktischen Lufttransport im Einsatzgebiet sicher. Durchschnittlich zweimal pro Woche fliegt ein Airbus A 310 der Luftwaffe nach Termez in Usbekistan, um Soldatinnen und Soldaten der Bundeswehr und unserer Partner nach Afghanistan zu verlegen bzw. von dort zurückzuholen. Für Transporte von Material und Gefahrgut werden neben gemieteten ILJUSHIN-76 auch TRANSALL C-160 eingesetzt.



Abb.: Luftumschlagpunkt der Luftwaffe in Termez / Usbekistan

Gleichzeitig stehen ständig ein Airbus A 310 und eine Bombardier GLOBAL 5000 zur Verfügung, um verwundete oder erkrankte Soldatinnen und Soldaten unter Einhaltung der höchsten medizinischen Standards im Rahmen „Strategic Air Medical Evacuation“ zurück nach Deutschland zu verlegen.

Seit Ende 2001 waren zunächst sechs TRANSALL C-160 der Luftwaffe in Termez stationiert. Nach fast siebenjährigem ISAF-Einsatz der C-160 aus Termez/Usbekistan heraus, wurde die inzwischen acht Luftfahrzeuge umfassende C-160 Flotte im August 2008 - die Hubschrauber CH-53 wurden bereits im April 2008 entsprechend verortet - zur Zentralisierung aller im ISAF Einsatz befindlichen deutschen fliegenden Systeme auf die Forward Operating Base Mazar-e-Sharif verlegt.

Seit Mitte 2010 wurde das Einsatzgeschwader Mazar-e Sharif befähigt, den Flugplatz im Status 24/7⁵¹⁸ zu betreiben. Hierzu wurden zusätzliche Brandschutzkräfte, Objektschutzkräfte und Flugkontrolloffiziere eingesetzt. Termez wird jedoch weiter als Drehscheibe für die Personalrotation und als „sicherer Hafen“ außerhalb von Afghanistan genutzt.

Für den Lufttransport innerhalb Afghanistans stellt die Luftwaffe bis zu sieben TRANSALL C-160, die beim Einsatzgeschwader Mazar-e Sharif stationiert sind. Zum Einsatz kommt die mit einer Selbstschutzausstattung ausgerüstete ESS-Version.⁵¹⁹ Ein weiteres Luftfahrzeug steht in ständiger „MedEvac-Bereitschaft“, um Verletzte und Verwundete aus dem Operationsgebiet dem Einsatzlazarett in Mazar-e Sharif zuzuführen.

⁵¹⁸ 24 Stunden an sieben Tagen in der Woche; d.h. durchgehende Platzöffnung.

⁵¹⁹ In der Konfiguration mit „erweitertem Selbstschutz“ (ESS) verfügt die TRANSALL C-160 über zusätzliche Schutzmaßnahmen.

Das Einsatzgeschwader MeS stellt etwa 60 % der Lufttransportkapazität der NATO innerhalb Afghanistans bereit. Mit durchschnittlich 325 Flugstunden pro Monat unterstützt das deutsche Einsatzkontingent die ISAF-Operationsführung erheblich. So wurden in 2011 insgesamt 86.000 Passagiere sowie ca. 8.300 Tonnen Fracht transportiert.

Die Sicherstellung der Transporterfordernisse mit der TRANSALL C-160 innerhalb Afghanistans ist eine der wesentlichen Leistungen der deutschen Luftwaffe für die Gesamtoperationsführung ISAF.

Mit Zustimmung des Deutschen Bundestags vom 9. März 2007 wurde das Kräfte- und Fähigkeitsdispositiv des deutschen Einsatzkontingentes ISAF um die Fähigkeit zur luftgestützten Aufklärung ergänzt. Mit der Verlegung der TORNADO RECCE wurde erstmals ein fliegendes Waffensystem dauerhaft am Flugplatz Mazar-e Sharif stationiert. Dem Einsatzgeschwader wurden insgesamt sechs Luftfahrzeuge des Aufklärungsgeschwaders 51 „I“ und ca. 180 zusätzliche Soldatinnen und Soldaten unterstellt.



Abb.: TORNADO RECCE in Mazar-e-Sharif

Im Rahmen der Verlegung wurden fast 50 ILJUSHIN-76 Transportflugzeuge eingesetzt und 120 Container mit mehr als 700 Tonnen Material verfrachtet. Der lokale Flugbetrieb wurde bereits am 9. April 2007 zur Erprobung der Flugwege zu den Ausweichflugplätzen Kabul und Bagram unmittelbar nach der Unterstellung unter das NATO-Kommando aufgenommen. Die „Full Operational Capability“ mit 2 x 2 Einsätzen pro Tag wurde ab dem 19. April 2007 deklariert.

Die Fähigkeit, Aufklärungsflüge tageszeitunabhängig in einer sicheren Flughöhe über Grund durchführen zu können, ermöglichte die flexible und verzugslose Umsetzung der Aufklärungsaufträge. Mit Einführung des digitalen Aufklärungsbehälters RECCELite⁵²⁰ im Oktober 2009 konnten detaillierte und aktuelle Aufklärungsergebnisse erstmals direkt aus der Luft an die Bodenstation übermittelt werden. Der TORNADO RECCE war damit ein wesentliches und verlässliches Aufklärungsmittel sowohl für das ISAF-Hauptquartier als auch für das Regionalkommando Nord. Diese Beschaffungsmaßnahme wurde durch den Führungsstab der Luftwaffe als „Einsatzbedingter Sofortbedarf“ eingeleitet und innerhalb kürzester Zeit umgesetzt.

⁵²⁰ Aufklärungsbehälter mit digitaler, abstandsfähiger Sensorik und Datenlink zur penetrierenden Ziel- und Wirkungsaufklärung in tiefen bis mittleren Höhen.

Im August 2010 empfahl der ISAF-Kommandeur, mit Blick auf die mandatierte personelle Obergrenze des deutschen ISAF Kontingents sowie vor dem Hintergrund der im Rahmen der Neuausrichtung ISAF beschlossenen Schwerpunktsetzung auf den Bereich Ausbildung der afghanischen Sicherheitskräfte, den Abzug der deutschen TORNADO RECCE zu Gunsten der noch dringlicheren Beiträge für Ausbildung, „Mentoring“ und „Partnering“. Noch im September 2010 wurde durch den Bundesminister der Verteidigung entschieden, die deutschen TORNADO aus dem Einsatz herauszulösen. Die letzte Mission wurde am 22. November 2010 geflogen. Am 27. November 2010 begann die Rückverlegung der sechs TORNADO RECCE von Mazar-e Sharif über Abu Dhabi/Vereinigte Arabische Emirate nach Deutschland, wo die Luftfahrzeuge am 30. November 2010 auf ihrem Heimatflugplatz in Jagel landeten. Damit endete nach gut dreieinhalb Jahren der erfolgreiche Einsatz deutscher Aufklärungsflugzeuge bei ISAF.



Abb.: Der Verteidigungsminister Karl-Theodor zu Guttenberg empfing im November 2010 in Jagel die TORNADO RECCE aus Afghanistan

Im Rahmen von über 4.500 Einsatzflügen und etwa 8.000 Flugstunden wurden mehr als 14.000 Ziele im gesamten Gebiet von Afghanistan aufgeklärt und dabei etwa 50.000 Luftbilder aufgenommen, ausgewertet und ISAF zur Verfügung gestellt. Mit rund 35 Prozent aller für die ISAF-Operation zur Verfügung gestellten Luftbilder haben die TORNADO somit einen signifikanten Beitrag für die Operationsführung geleistet.

Seit Anfang 2011 wird im Aufklärungsgeschwader 51 „Immelmann“ für den Fall einer Lageveränderung in Afghanistan die Fähigkeit, das Waffensystem TORNADO wieder in den ISAF-Einsatz zu bringen, im Rahmen einer Reserveregulung („Notice-to-move 30 days“) vorgehalten.

Durch den Abzug der TORNADO RECCE aus Afghanistan kam dem Einsatz des unbemannten Aufklärungssystems HERON 1 eine besondere Bedeutung zu. Obwohl HERON 1 auf Grund seines Fähigkeitsspektrums ein komplementäres Aufklärungsmittel zum TORNADO darstellt, musste das unbemannte Aufklärungssystem HERON 1 auch einen Teil dieses Aufklärungsbedarfs übernehmen und trug somit die Hauptlast der Aufgabe „Luftaufklärung und Luftüberwachung“ für das Regionalkommando Nord.

Vor diesem Hintergrund wurde im Juni 2009 entschieden, dem deutschen Einsatzkontingent ein marktverfügbares, unbemanntes Aufklärungssystem der MALE-Klasse (Medium Altitude Long

Endurance) als „Einsatzbedingten Sofortbedarf“ zeitnah zur Verfügung zu stellen. Bereits im Frühjahr 2010 konnte dies im Rahmen einer Betreiberlösung⁵²¹ mit drei Luftfahrzeugen vom Typ HERON 1 und den dazugehörigen Datenanbindungen beim Einsatzgeschwader Mazar-e Sharif realisiert werden.

Das unbemannte Aufklärungssystem HERON 1 wird durch das Regionalkommando Nord nahezu täglich eingesetzt. Das wesentlich verbesserte Lagebild auf unterschiedlichen Führungsebenen, insbesondere aber bei der Truppe am Boden, trägt in hohem Maße zum Schutz der eingesetzten Soldaten bei. HERON 1 erfährt bei den Bedarfsträgern und auch bei den internationalen Partnern im Regionalkommando Nord hohe Anerkennung. Operationen des Regionalkommandos werden mittlerweile nur bei Verfügbarkeit dieses unbemannten Aufklärungssystems durchgeführt.

Nach Entscheidung des NATO-Rats vom 9. Januar 2011 wurden ab dem 15. Januar 2011 NATO AWACS E-3A im Rahmen der Operation „Afghan Assist“ eingesetzt. Seit der Mandatserteilung durch den Deutschen Bundestag am 25. März 2011 beteiligte sich Deutschland am laufenden Einsatz, wobei das bisher gesonderte Bundestagsmandat für den „NATO Airborne Early Warning“-Einsatz zum 1. Februar 2012 mit einer Laufzeit bis zum 31. Januar 2013 in das aktuelle ISAF-Mandat integriert wurde.

Der Auftrag umfasste die Sicherstellung einer 24/7-Fähigkeit zur Erstellung eines Luftlagebildes einschließlich der Bereitstellung für zivile Luftraumnutzer, die Entflechtung und Koordination von Luftverkehrsbewegungen, die Koordinierung von Luftbetankung, Close Air Support⁵²², Combat Search and Rescue⁵²³ und die Relaisfunktion für Kommunikation, auch für Bodentruppen.

Seit dem 13. Juli 2011 ist ein Kontingent mit zwei E-3A-Luftfahrzeugen und insgesamt bis zu 130 Soldatinnen und Soldaten sowie NATO-Zivilbediensteten in Mazar-e Sharif stationiert. Diese Stationierung lässt im Vergleich zu der vorherigen Nutzung der Flugbasis in Konya/Türkei, einen wesentlich effizienteren und effektiveren Einsatz von NATO AWACS zu.

Im Bereich „Operational Mentor and Liaison Team“ (OMLT) beteiligte sich die Luftwaffe zunächst mit Fachpersonal. Den Teams wurde jeweils eine auszubildende bzw. bei der Auftragsdurchführung zu unterstützende Partnereinheit der afghanischen Armee zugeordnet. Das OMLT hat keinen Auftrag zur offensiven Kampfführung und wurde aufgrund der deutlich abgeschwächten infanteristischen Anforderungen unter der Führung eines „Senior Mentor“ zur Entlastung der Objektschutzkräfte der Luftwaffe federführend durch die Flugabwehrraketen-Truppe und mit Verstärkung in begrenztem Umfang aus der Ausbildungsorganisation des Luftwaffenamtes sichergestellt. Die Umsetzung erfolgt im halbjährlichen Wechsel durch 30 Experten.

Das durch das „Operational Mentor and Liaison Team“ zu betreuende Stabs- und Versorgungselement in Kunduz - eine sogenannte „Garrison Support Unit“ - war mit ca. 300 Soldaten für die Bewachung und den Betrieb der afghanischen Kasernenanlage verantwortlich und arbeitete rund um die Uhr mit dem OMLT zusammen. Die Weiterbildung erfolgte durch Anleitung im Routinebetrieb sowie ständige Vertiefung und Kontrolle im Rahmen der Einsatzdurchführung.

Aufgrund der Leistungsfortschritte und der überaus positiven Nachhaltigkeit im Bereich des Führungsverhaltens wurde die Unterstützung der „Garrison Support Unit“ Kunduz Ende Juni 2012 eingestellt und die Luftwaffe von diesem OMLT-/Advisory-Auftrag entbunden.

⁵²¹ Vertrag mit den Firmen Rheinmetall Defence Electronics und Israel Aerospace Industries.

⁵²² Close Air Support (CAS): Luftnahunterstützung für Heereskräfte.

⁵²³ Combat Search and Rescue (CSAR): Bewaffnete Suche und Rettung.

6.6.3 Führungsfähigkeit beim Einsatz der Luftwaffenkräfte

Nach dem Ende des Ost-West Konflikts und der Wiedervereinigung Deutschlands wurde im Rahmen des erweiterten Aufgabenspektrums ab 1995 die integrierte NATO Luftverteidigung auf die fünf neuen Bundesländer ausgedehnt. Die Aufstellung von 50.000 gut ausgebildeten und rasch verfügbaren Soldaten als Krisenreaktionskräfte war die Folge des auch in der NATO beginnenden Strategiewandels weg von der unwahrscheinlicher werdenden kollektiven Selbstverteidigung und hin zu einer kurzfristigen, meist multinationalen Bewältigung von Krisen und Konflikten auch jenseits der Bündnisgrenzen.

Während sich die strategische Lage Deutschlands durch den sicherheitspolitischen Umbruch stark verbessert hatte, traten weltweit, aber auch innerhalb Europas, u.a. durch den Zusammenbruch der Sowjetunion und des gesamten Ostblocks bisher unterdrückte Spannungen zu Tage. Der Konflikt um Kuwait 1990/91, der Beginn des Balkankonfliktes ab 1991, in den Deutschland mit AWACS-Crews, Kampfflugzeugen TORNADO und Lufttransportkräften eingebunden war, sowie die deutschen Lufttransporteinsätze zur Unterstützung der Vereinten Nationen im Irak stellten neue Herausforderungen dar, denen mit den bisherigen Mitteln und Kräften nur schwer zu begegnen war.

Die in diesem Zusammenhang erforderlichen Aufgaben wurden anfangs durch eine gestraffte Führungsorganisation bewältigt, in der die bis dato eigenständigen regionalen NATO Gefechtsführungsstände (ICAOC⁵²⁴) von den jeweiligen Kommandierenden Generalen der Luftwaffenkommandos Nord bzw. Süd geführt wurden und auf diese Weise die nationale und NATO-Einsatzführung harmonisiert werden konnte.

Die Führung der Krisenreaktionskräfte-Einsätze stellte ein neuartiges Handlungsfeld dar, das durch die Schaffung von internationalen und nationalen Führungselementen in Form eines NATO Krisenreaktionsstabes der Luftstreitkräfte („Reaction Force Air Staff“/RFAS) bzw. einer „Gruppe Führung Krisenreaktionskräfte“ im damaligen Luftflottenkommando - dem späteren „Führungszentrum der Luftwaffe“ - gestaltet wurde. Die Federführung für die Aufstellung der nationalen Elemente lag im Führungsstab der Luftwaffe.

Der NATO Krisenreaktionsstab der Luftstreitkräfte war ein internationaler Planungs- und Koordinierungsstab mit dem Status eines NATO-Hauptquartiers. Auch dieser war von der Umstrukturierung der NATO betroffen und wurde zum 31. Dezember 2004 deaktiviert. Ihm folgte im Jahre 2005 das „Joint Air Power Competence Center“ (JAPCC) für die strategische Ebene im Bereich „Allied Command Transformation“. Mit den Elementen

- „Kommando Operative Führung Luftstreitkräfte“,
- „Joint Air Power Competence Center“,
- „Combined Air Operations Center“,
- „Deployable Combined Air Operations Center North“ und
- „Führungszentrum Nationale Luftverteidigung“

befinden sich seitdem Führungseinrichtungen der NATO-Luftstreitkräfte am Standort Kalkar, die beim Einsatz der Luftwaffenkräfte mit ihren Beiträgen zur Weiterentwicklung der Luftkriegsdoktrin und -verfahren für die „Joint“-Stäbe des Bündnisses sowie für das Training der operativ-taktischen Ebene wirksam werden.

⁵²⁴ ICAOC: Interim Combined Air Operations Center.



Abb.: Indienststellung des Führungszentrums „Nationale Luftverteidigung“ (v.l.n.r. InspL GenLt Back, Verteidigungsminister Struck, Innenminister Schily)

Während dem „Reaction Force Air Staff“ die Aufgabe einer multinationalen strategischen Unterstützung durch die Bereitstellung fachlicher Expertise zukam, betrieb die Vorgängerorganisation des „Führungszentrums der Luftwaffe“, die „Gruppe Führung Krisenreaktionskräfte“, ab dem 18. April 1994 einen Gefechtsstand der beiden Höheren Kommandobehörden (Luftwaffenführungskommando und Luftwaffenamt) mit den Aufgaben: Einsatzplanung der Krisenreaktionskräfte, Katastrophenhilfe, Nothilfe und technische Unterstützung, Humanitäre Hilfe, Evakuierungen im Ausland, Planung, Vorbereitung sowie Durchführung und Auswertung von Übungen der Krisenreaktionskräfte.

Mit der Realisierung einer Stabsmeldezentrale im 24-Stunden-Betrieb an sieben Tagen in der Woche hatte der Gefechtsstand seit dem 1. Januar 1997 in der Organisationsform eines Dezernats unter Rückgriff auf wesentliche Teile der „Gruppe Führung Krisenreaktionskräfte“ die Aufgabe einer Alarmierungszentrale und ständigen Ansprechstelle der Luftwaffe mit der Fähigkeit zur zentralen Lagedarstellung übernommen. Das Konzept zur Sicherstellung der Führungsfähigkeit der Luftwaffe vom 15. Januar 1998 gilt als „Geburtspapier“ des späteren „Führungszentrums der Luftwaffe“ und beschreibt die für die Lage- und Einsatzführung der Luftwaffe grundlegenden Führungs- und Informationsprozesse. So zeichnete das Dezernat auch verantwortlich für die Alarmierung und Mobilmachung im Bereich Luftwaffe und die Vorbereitung auf die sicherheitspolitische Situation im Frieden.

Im März 1999 wurde das Dezernat „Gefechtsstand Luftwaffenführungskommando“ umbenannt in Dezernat A 3 I c („Führungszentrum der Luftwaffe“). Anfang 2005 folgte die direkte Unterstellung unter den Befehlshaber des Luftwaffenführungskommandos. Seitdem war dieses Führungszentrum Ansprechstelle für die Luftwaffenanteile im Auslandseinsatz und rund um die Uhr „Gefechtsstand der Luftwaffe“ mit folgenden Schwerpunkten:

- ständige Ansprechstelle des Bundesministeriums der Verteidigung und der Höheren Kommandobehörden der Luftwaffe;
- zentrale Lageführung der Luftwaffe;
- zentrale Koordinierungs- und Steuerstelle der Höheren Kommandobehörden der Luftwaffe für Luftwaffeneinsätze;
- gemeinsamer Gefechtsstand des Führungsstabes der Luftwaffe, des Luftwaffenführungskommandos und des Luftwaffenamtes;

- Alarmierungszentrale der Luftwaffe;
- zentrale Informationsstelle hinsichtlich der Auslandseinsätze und besonderer Ereignisse im Dienstbetrieb (z.B. Katastropheneinsätze).

Der Leiter des „Führungszentrums der Luftwaffe“ war in Personalunion Abteilungsleiter der Abteilung A 3 des Luftwaffenführungskommandos und damit sowohl für das Einsatzführungskommando der Bundeswehr als auch für die truppenstellenden Verbände der Luftwaffe „Primary Point of Contact“. Wöchentlich fand im multimedial bestückten Lageraum des Führungszentrums die Einsatzlage des Befehlshabers des Luftwaffenführungskommandos statt, an der im Bedarfsfall auch der Inspekteur der Luftwaffe teilnahm.

Darüber hinaus verfügt die Luftwaffe seit dem Jahr 2001 über das „Kommando Operative Führung Luftstreitkräfte“ in Kalkar⁵²⁵ und damit über ein Organisationselement, welches auf folgende Aufgaben ausgerichtet ist:

- Betrieb eines multinational und teilstreitkraftübergreifend zusammengesetzten Hauptquartiers zur Führung von Operationen multinationaler Luftstreitkräfte,
- Einbringen von Luftwaffenexpertise in ein übergeordnetes Hauptquartier,
- Personalergänzung von Führungsgefechtsständen, z.B. NATO Response Force.

Der Kernstab des „Kommandos Operative Führung Luftstreitkräfte“ bildet eine erste Planungsbefähigung zur Vorbereitung des Einsatzes von Luftstreitkräften im Rahmen einer Krisenreaktion ab, benötigt aber zur Herstellung der vollen Einsatzbereitschaft personellen und materiellen Aufwuchs.

Das Kommando „Operative Führung Luftstreitkräfte“ wurde zum 30. Juni 2013 aufgelöst und mit Wirkung vom 1. Juli 2013 als neu konzipiertes „Zentrum Luftoperationen“ (ZentrLuftOp) aufgestellt.⁵²⁶

6.7 Die Entwicklung der Luftwaffenlogistik

Die ersten Schritte in der Logistik der neuen Luftwaffe begannen Anfang 1956 mit dem Luftwaffenaufstellungsbefehl Nr. 2⁵²⁷ und im Oktober desselben Jahres mit der Aufstellung des Luftwaffenversorgungsregiments 1 in Erding. Die Weiterentwicklung der Logistik vollzog sich bis heute - orientiert am Auftrag und an den konzeptionellen Vorstellungen der Luftwaffe - in mehreren Phasen.

Zu Beginn waren zunächst im Bundesministerium für Verteidigung die Abteilung II und dort die Unterabteilung 4 für die Belange der Logistik zuständig. Im späteren Führungsstab der Luftwaffe waren dann sowohl die Abteilung IV als auch die Abteilung V für die Logistik verantwortlich. Im Juni 1958 wurde als eines der ersten Grundsatzpapiere die Versorgungskonzeption der Luftwaffe auf den Weg gebracht, in der Grundsätze für die Logistik niedergelegt waren, die mehrheitlich auch heute noch gelten.

In den Jahren 1960 bis 1970 erfolgte der systematische Ausbau der Logistik der Luftwaffe, deutlich beeinflusst von den anfänglichen Schwierigkeiten mit neueren und komplexeren fliegenden Waffensystemen, insbesondere mit dem Betrieb des Systems F-104G STARFIGHTER, und daraus resultierenden Strukturänderungen und ersten Ansätzen zu einer Fachkommandolösung.⁵²⁸

⁵²⁵ Vgl. BMVg InspL / Fü L I 4, Realisierungsplan Luftwaffenstruktur 5 vom 20.04.2001.

⁵²⁶ Vgl. BMVg InspL, Realisierungsplan für die Einnahme der Luftwaffenstruktur vom 12.06.2012.

⁵²⁷ Vgl. Chronik des Luftwaffenunterstützungskommandos, Seite 21.

⁵²⁸ Ebd.

Die Konsolidierung und Optimierung des Friedensbetriebes begann 1970 mit der Aufstellung des Luftwaffenunterstützungskommandos und der Entstehung des „Logistischen Systems Luftwaffe“ (LogSysLw).⁵²⁹ Von 1976 bis 1990 entwickelte sich die Logistik der Luftwaffe insbesondere mit Blick auf die Einführung moderner fliegender und bodengebundener Waffensysteme sowie neuer und mehrheitlich computergestützter logistischer Verfahren weiter. In dieser Zeit erfolgte auch die „enge Einbindung der Logistik in die Einsatzführung“ letztlich mit dem Ziel einer „Raumdeckenden Einsatzunterstützung“.⁵³⁰

Nach der Wiedervereinigung Deutschlands folgten in der Luftwaffenlogistik die Phase der Reorganisation (beginnend mit der Luftwaffenstruktur 4) und die Ausrichtung auf neue Herausforderungen durch die Auslandseinsätze. Aufwandsbegrenzung und Rationalisierung im Betrieb, die Abschichtung von Managementaufgaben bei Rüstungsvorhaben sowie das Erfordernis der logistischen Unterstützung von Krisenreaktionskräften waren nunmehr zentrale Aspekte, mit denen im Führungsstab der Luftwaffe zunächst die Stabsabteilung V und nach einer Organisationsänderung im Oktober 1997 die Stabsabteilung II befasst waren.

Im Zuge der „Erneuerung von Grund auf“ und der Luftwaffenstruktur 5 wurden die Streitkräfte ab 2001 auf ein neues Fähigkeitsprofil ausgerichtet und die logistische Unterstützung in einem bundeswehrgemeinsamen System sichergestellt. Die Streitkräftebasis wurde mit der Zusammenfassung der querschnittlichen logistischen Aufgaben vor allem zur Effizienzsteigerung und mit konsequenter Ausrichtung auf die Erfordernisse in Einsätzen aufgestellt (letzteres galt gleichermaßen für die Luftwaffe). Die Material- und Versorgungsverantwortung der Inspektoren der Teilstreitkräfte blieb grundsätzlich erhalten, gleichwohl wurden die Materialbedarfsdeckung und die Disposition des Materials ihrem unmittelbaren Zugriff entzogen.

„Logistik war und ist nie Selbstzweck, sondern eine aus den Einsatzerfordernissen abgeleitete Größe [...] Die Geschichte der Logistik der Luftwaffe ist dafür ein beredtes Beispiel [...], Logistik folgt dem Einsatz‘ ist für die Logistikverbände der Luftwaffe Zuordnungskriterium und Programm zugleich.“⁵³¹

Um den Aufgaben der Material- und Versorgungsverantwortung des Inspektors der Luftwaffe gerecht zu werden, waren die Zusammenfassung von Führungs- und Fachverantwortung, zentrale Führung, eine Fachkommandostruktur und eine flache Hierarchie von wesentlicher Bedeutung.⁵³²

Die „Einsatzlogistik Luftwaffe“ seit 2001

Im Zuge der Zentralisierung streitkräftegemeinsamer logistischer Aufgaben in der Streitkräftebasis (SKB) ab dem Jahr 2001 wurden die in der Luftwaffe verbliebenen logistischen Kernaufgaben in der „Einsatzlogistik Luftwaffe“ zusammengefasst. Die Einsatzlogistik konzentrierte sich seitdem auf die Erarbeitung ihrer logistischen Grundlagen, die waffensystemspezifische Materialerhaltung und Systemsteuerung, die Nutzungssteuerung von luftwaffeneigentümlichen Waffensystemen bzw. Geräten sowie auf den Erhalt und die Steigerung der Durchhaltefähigkeit im Einsatz. Unter der Federführung des Grundsatzreferats Fü L II 1 waren hier alle Referate der Stabsabteilung II intensiv eingebunden. Die querschnittlichen logistischen Aufgaben für die Luftwaffe liegen seither in der Verantwortung der Basislogistik und damit bei der Streitkräftebasis.

Die „Einzelkonzeption Einsatzlogistik Luftwaffe“ vom 29. Januar 2002⁵³³ bildete die Grundlage der durch die „Einsatzlogistik Luftwaffe“ ausprägenden Fähigkeiten und der dafür erforderlichen

⁵²⁹ Bundesminister der Verteidigung vom 10.07.1970, „Kommandostruktur der Luftwaffe“ und BMVg InspL / Fü L II 1 vom 03.09.1970 „Kommandostruktur Luftwaffe 1970“.

⁵³⁰ Vgl. Chronik des Luftwaffenunterstützungskommandos 1970-2001, Seite 71.

⁵³¹ Jarosch, darin: Kügler, Eckehard, „Ein Team im Team“, Seite 226.

⁵³² Ebd.

⁵³³ BMVg InspL / Fü L II 1, Einzelkonzeption Einsatzlogistik Luftwaffe vom 29.01.2002.

Strukturen. So setzt sich die Einsatzlogistik im Kern aus den organischen logistischen Kräften der Einsatzverbände und den Kräften der Waffensystemlogistik der Luftwaffe zusammen.

Mit den „Verteidigungspolitischen Richtlinien“ vom 21. Mai 2003, der „Weisung für die Weiterentwicklung der Streitkräfte“ vom 1. März 2004, der „Konzeption der Bundeswehr“ vom 9. August 2004 und letztlich dem „Ressortkonzept Stationierung“ vom 1. November 2004 wurde ein Prozess der Neuausrichtung für die Bundeswehr angestoßen, der in allen Bereichen zu nachhaltigen und umfangreichen Veränderungen führte und die Ausrichtung auf den Einsatz in den Mittelpunkt rückte.

An diesen neuen Vorgaben und Rahmenbedingungen waren auch die Fähigkeiten, die Ausrüstung und die Strukturen der Einsatzlogistik der Luftwaffe auszurichten. Die Grundlagenarbeit hierfür wurde im Führungsstab der Luftwaffe in den Referaten der Stabsabteilung II und dort insbesondere im Grundsatzreferat Fü L II 1 geleistet.

Bestimmend für die Ausgestaltung waren dabei primär die logistischen Konzepte und die Technologie der in Nutzung befindlichen Waffensysteme. So entstand für die „Einsatzlogistik Luftwaffe“ mit der Einführung neuer, komplexer Waffensysteme bei gleichzeitiger Reduzierung oder Ausphasung von „alten“ Waffensystemen ein zeitlich und inhaltlich sehr eng an diese Prozesse gekoppelter Veränderungsbedarf. Die Technologie der neuen Waffensysteme ermöglichte es, den logistischen Aufwand über den gesamten Nutzungszeitraum zu reduzieren und so mit innovativen Materialerhaltungskonzepten die Rahmenbedingungen und Vorgaben bei der Neuausrichtung der Einsatzlogistik einzuhalten. Besondere Bedeutung kam dabei einem intensiven Dialog und einer engen Zusammenarbeit mit der gewerblichen Wirtschaft zu.

Sicherstellung militärischer Kernfähigkeiten

Im Rahmen der Neuausrichtung auf die neuen Aufgaben und der Anpassung an reduzierte Personal- und Materialumfänge mussten sich die Streitkräfte noch stärker auf ihre Kernaufgaben konzentrieren und beschränken. Gleichzeitig wurden Fähigkeiten der gewerblichen Wirtschaft noch wirksamer eingebunden. Dieser Prozess fand aber dort seine Grenze, wo zwingend notwendige militärische Kernfähigkeiten sichergestellt und erhalten werden mussten.

Die Kernfähigkeiten der „Einsatzlogistik Luftwaffe“ waren das wesentliche Gestaltungsmerkmal und die Grundlage aller weiteren Überlegungen im Zuge der Weiterentwicklung:

- Führungsfähigkeit auf allen Ebenen,
- Fähigkeit zur unmittelbaren logistischen Unterstützung im Einsatzgebiet mit einsatzbereitem Personal im Kombattantenstatus,
- hinreichende logistische und technologische Erkenntnis- und Bewertungsfähigkeit, die sich insbesondere aus der Materialverantwortung des Inspektors der Luftwaffe für luftwaffenspezifisches Material der Bundeswehr ergibt,
- ausreichende, den Forderungen an die Einsatzverbände entsprechende Mobilität, Reaktions-, Aufwuchs- und Durchhaltefähigkeit.

Diese Kernfähigkeiten waren in militärischen Organisationselementen der „Einsatzlogistik Luftwaffe“ weiterhin wahrzunehmen und standen für eine vollständige Vergabe an gewerbliche Leistungserbringer nicht zur Verfügung. Die Kräfte und Mittel der „Einsatzlogistik Luftwaffe“ waren unter konsequenter Beschränkung auf diese Kernfähigkeiten in einer ganzheitlichen Betrachtung auf die Einsatzerfordernisse hin auszurichten.

„Einsatzlogistik Luftwaffe“ in den Fähigkeitsmodulen der Luftwaffenstruktur 6

Mit der Luftwaffenstruktur 6 setzte die Luftwaffe die konzeptionelle Neuausrichtung in eine Organisationsstruktur um, die im Wesentlichen bis 2010 einzunehmen war.⁵³⁴ In der Ableitung der Luftwaffenstruktur 6 wurde dem Umstand Rechnung getragen, dass die Luftwaffe die von ihr geforderten Fähigkeiten in den Kräftekategorien (Eingreif-, Stabilisierungs- und Unterstützungskräfte) hauptsächlich auf der Basis komplexer Waffensysteme bereitstellt.

Für die „Einsatzlogistik Luftwaffe“ bedeutete die neue fähigkeits- bzw. waffensystembezogene Ausplanung, dass die organische Logistik als inhärenter Teil der jeweiligen operativen Fähigkeit als solche auch in den Eingreif-, Stabilisierungs- und Unterstützungskräften ausgeplant war. Die Fähigkeiten der Waffensystemlogistik wurden hiervon gesondert den einzelnen Kräftekategorien zugeordnet. Ein robuster Einsatzbetrieb, insbesondere über einen längeren Zeitraum, ist nur im Verbund und unter Rückgriff auf logistische Kräfte anderer Einsatzverbände bzw. Kräfte der Waffensystemlogistik möglich. Ferner wird die Durchhaltefähigkeit der logistischen Unterstützung der Luftwaffe im Einsatz wesentlich von im Einzelfall vorhandenen Fähigkeiten der Host Nation bzw. multinationalen Fähigkeiten bestimmt.

Die Luftwaffe erkannte in den ersten Übungen und Einsätzen sehr schnell die Defizite in der Aufgabenwahrnehmung der organischen Logistik an der Schnittstelle zur Basislogistik der Streitkräftebasis.⁵³⁵ Diese Defizite, insbesondere in den Bereichen Transport, Umschlag und Materialbewirtschaftung, wurden durch ein im Rahmen der Luftwaffenstruktur 6 neu aufgestelltes logistisches Einsatzunterstützungselement, die „Einsatzunterstützungsgruppe Luftwaffe“, abgedeckt.

Zu den Eingreif- und Stabilisierungskräften der „Einsatzlogistik Luftwaffe“ gehörten auch bedarfsgerecht dimensionierte, reaktionsfähige, durchhaltefähige und mobile Kräfte der Waffensystemlogistik. Diese waren in den Instandhaltungs- und Programmierereinrichtungen der Luftwaffe als mobile Instandhaltungs- oder Analysetrupps zur Unterstützung der Einsatzverbände abgebildet.⁵³⁶

Zu den Unterstützungskräften zählten die Nutzungssteuerung im Rahmen der Materialverantwortung des Inspektors der Luftwaffe, die luftfahrtspezifische Waffensystemlogistik sowie die zur Waffensystemlogistik gehörenden Fliegerhorststaffeln.⁵³⁷ Letztere bildeten ein „Modul zum Betrieb von Einsatzflugplätzen“ und standen daher insbesondere auch für Einsätze zur Verfügung.

Allerdings musste sich auch die Industrie an den neuen Rahmenbedingungen ausrichten und ihre Kapazitäten dem verringerten Bedarf anpassen. Die deutlich spürbare Bereitschaft zur engen Kooperation mit der Luftwaffe und zur Realisierung neuer „Kooperativer Modelle“ in der Instandhaltung und Systemunterstützung beweist, dass dies auf industrieller Seite erkannt wurde und umgesetzt wird.

Fazit

Die „Einsatzlogistik Luftwaffe“ hat wesentliche Grundlagen für heutige und zukünftige Entwicklungen zum Teil schon vor Jahren gelegt und nimmt ihre Rolle im „Logistischen System der Bundeswehr“ umfassend und kompetent wahr. Darüber hinaus wird die Weiterentwicklung logistischer Fähigkeiten insbesondere bei der Einführung neuer Waffensysteme immer wieder evolutionär und in Schritten erfolgen, um sich an neuen Vorgaben und Erfahrungen auszurichten.

⁵³⁴ BMVg InspL / Fü L I 4, Realisierungsplan für die Einnahme der Luftwaffenstruktur vom 6. April 2005.

⁵³⁵ Vgl. Luftwaffenmaterialkommando vom 30.09.2003, Abschlussbericht der Projektgruppe zur Weiterentwicklung der Einsatzlogistik der Luftwaffe.

⁵³⁶ Bei fliegenden Waffensystemen auch für Heer und Marine.

⁵³⁷ Die Fliegerhorststaffeln befinden sich an den Standorten Erding, Diepholz, Jever und Trollenhagen.

Eine wesentliche Rahmenbedingung in diesem Zusammenhang bleibt natürlich auch der finanzielle Spielraum, in dem sich Veränderungen vollziehen sollen und können. Eine verstärkte Inanspruchnahme industrieller Leistungen geht allerdings auch mit erhöhten Ausgaben im Betrieb und damit einem Mehrbedarf an Haushaltsmitteln einher.

Die Ausgestaltung der „Einsatzlogistik Luftwaffe“ bleibt das Ergebnis einer konsequenten Ausrichtung auf die Erfordernisse von Streitkräften im Einsatz. Bei allen Überlegungen und Veränderungen im Rahmen der Weiterentwicklung der „Einsatzlogistik Luftwaffe“ ist daher die logistische Unterstützung des laufenden Betriebs und der laufenden Einsätze einschließlich der Anteile an der „NATO Response Force“ sicherzustellen.

Im Führungsstab der Luftwaffe wurden mittel- und langfristige Vorstellungen für die „Einsatzlogistik Luftwaffe“ entwickelt, die dem dynamischen und komplexen Umfeld wechselnder Rahmenbedingungen und Vorgaben gerecht werden sollen.

„Während meiner Amtszeit als Inspekteur der Luftwaffe“, so führte der scheidende Inspekteur, Generalleutnant Aarne Kreuzinger-Janik, im Rahmen der Feierlichkeiten zur Übergabe der Luftwaffe Ende April 2012 aus, „lag es mir am Herzen, unsere Teilstreitkraft auf ihre zukünftigen Herausforderungen vorzubereiten [...] Am Ende dieses Prozesses wird eine kleinere aber einsatzorientierte und auch zukunftsfähige Luftwaffe stehen.“

Was für die Luftwaffe im Allgemeinen gilt, ist auch uneingeschränkt übertragbar auf die Einsatzlogistik, die sich an den Anforderungen für die zukünftige Luftwaffe ausrichtet.⁵³⁸

Am 31.12.2012 endete die bislang umfassende Materialverantwortung des Inspektors der Luftwaffe für fliegende Waffensysteme der Bundeswehr. In der Luftwaffe verblieb die sogenannte Betriebs- und Versorgungsverantwortung für das von ihr genutzte Gerät. Dies bedeutet eine Konzentration auf die Aufgaben zur Herstellung der Einsatzbereitschaft und Einsatzfähigkeit aller, also nicht nur der fliegenden, Waffensysteme oder Geräte.

Im Kommando Luftwaffe sind auf Ebene der dem Bundesministerium der Verteidigung unmittelbar nachgeordneten Höheren Kommandobehörde alle Aufgaben der Logistik einschließlich der übergreifenden Koordination von Aufgaben der Betriebs- und Versorgungsverantwortung des Inspektors an einer Stelle konzentriert.

Die im unterstellten Kommando Unterstützungsverbände der Luftwaffe befindliche Fachabteilung Logistik/Nutzung stellt das Herzstück für Durchführungs- und Managementaufgaben des Fähigkeitsbereichs dar.

Die künftig im Objektschutzregiment der Luftwaffe zusammengefassten Kräfte der Einsatzlogistik und des passiven Objektschutzes unterstützen maßgeschneidert vor und während der Verlegephase sowie im Anfangsbetrieb eines Einsatzes die Einsatzverbände der Luftwaffe.

6.8 Kooperationen zwischen Luftwaffe und Industrie

Die enge Zusammenarbeit mit Unternehmen der deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie hat für die Luftwaffe eine lange Geschichte. Diese über Jahrzehnte gewachsene erfolgreiche Partnerschaft zwischen der Luftwaffe und der Luft- und Raumfahrtindustrie ist in Zeiten des steten Wandels Maßstab und Herausforderung zugleich, gilt es doch, den Betrieb und die Einsatzfähigkeit der fliegenden Waffensysteme auch bei sich ändernden Rahmenbedingungen zuverlässig sicherzustellen. So ist unter anderem für die Zulassung und den Betrieb der fliegenden

⁵³⁸ Vgl. Stab InspL II 1 vom 12.05.2012 in ILA Sonderheft Luftwaffe cpm/Juli 2012, „Die Ausrichtung der Einsatzlogistik auf Anforderungen an die zukünftige Luftwaffe“.

Waffensysteme eine Musterbetreuung durch eine systembetreuende Firma, in der Regel der Konstruktionsverantwortliche des Waffensystems, unverzichtbar.

In der Luftwaffe wurde die Zusammenarbeit unter anderem in dem seit 1983 bestehenden „Arbeitskreis Industrieunterstützung“ (AKINDUNT) institutionalisiert, der sich damals aus Vertretern des Bundesministeriums der Verteidigung und des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie sowie des Materialamtes der Luftwaffe, des Bundesamtes für Wehrtechnik und Beschaffung und Vertretern der im Bundesverband der Deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie (BDLI) organisierten Unternehmen (unter gemeinsamer Leitung des Führungsstabs der Luftwaffe und der Industrie) zusammensetzte. Die Luftwaffe und der BDLI verfolgten dabei das Ziel, die erforderliche technisch-logistische Unterstützung und Betreuung der fliegenden Waffensysteme in der Materialverantwortung des Inspektors der Luftwaffe⁵³⁹ einerseits und die Interessen der Industrie andererseits zum beiderseitigen Nutzen aufeinander abzustimmen.

Die luftwaffeneigenen Einrichtungen dienten dabei der Sicherstellung unverzichtbarer militärischer Kernfähigkeiten (Bereitstellung von Mechanikern im Kombattantenstatus für Einsätze, Erhöhung der Durchhaltefähigkeit der Einsatzverbände und Erhalt der Erkenntnis- und Beurteilungsfähigkeit). Die parallele Beauftragung der Industrie war erforderlich zum Erhalt der Betreuungsfähigkeit. Denn nur die Industrie kann als „Entwicklungstechnischer Betrieb“ die Musterzulassung für die Luftfahrzeuge der Bundeswehr sicherstellen.

Mit Weisung des Staatssekretärs Schönbohm vom 3. Mai 1995 wurden die Inspektoren der Teilstreitkräfte aufgefordert, bei neu einzuführenden Waffensystemen das sogenannte „Integrationsmodell“ als Alternative zum Aufbau eigener militärischer Kapazitäten in den Materialerhaltungsstufen 3 und 4 - die bundeswehrseitig beträchtliche Investitionen für Infrastruktur, Ausbildung und Bodendienst- und Prüfgeräte erfordern - vorrangig zu berücksichtigen. Das damalige „Integrationsmodell“ sah zur Abdeckung des operativen Bedarfes der Streitkräfte die Integration von militärischem Instandsetzungspersonal in industrielle Werksstrukturen vor.

Zur Entwicklung des Konzeptes „Kooperationsmodell EUROFIGHTER“ wurde im AK INDUNT am 28./29. Oktober 1997 die Einrichtung einer industriell-militärischen Arbeitsgruppe auf ministerieller Ebene (AGKoopEF) unter gemeinsamer Leitung des Referatsleiters Fü L II 3 und des Leiters Betreuungsprogramme DASA-MB beschlossen. Als ständige Mitglieder in der Arbeitsgruppe waren weitere Referate der Stabsabteilung Fü L II und der Hauptabteilung Rüstung sowie das Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung und die DASA Geschäftsbereiche „Militärflugzeuge“ und „Antriebe“ vertreten. Für die Erarbeitung der Teilkonzepte und der Durchführungspläne wurden zwei Unterarbeitsgruppen im Luftwaffenunterstützungskommando eingesetzt.⁵⁴⁰

Die Luftwaffenlogistik - im Führungsstab der Luftwaffe in Zuständigkeit der Stabsabteilung II - hatte in der Folgezeit, auch bedingt durch knapp bemessene Investitions-Finanzmittel zur Herstellung der Versorgungsreife und zum Aufbau eigener logistischer Unterstützungskapazitäten bei den neu zu beschaffenden Systemen, in den „Logistischen Konzepten“ - als erstes für das Waffensystem EUROFIGHTER - die politischen Vorgaben umgesetzt. Sie strebte gemäß „Einzelkonzeption Einsatzlogistik Luftwaffe“⁵⁴¹ für die Instandhaltung von Zelle und Triebwerk sowie für die Systemunterstützung neu einzuführender fliegender Waffensysteme grundsätzlich „Kooperative Modelle“ an.⁵⁴²

⁵³⁹ Seit 01.10.2012 (Auflösung BMVg Fü L) ist der InspL nur noch verantwortlich für die „Betriebs- und Versorgungsverantwortung für den Erhalt der Einsatzfähigkeit und Einsatzbereitschaft“ und das neue Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung (BAAIN) für die „Materialverantwortung für die Einsatzreife“.

⁵⁴⁰ Vgl. BMVg Fü L II 3 - Az 80-05-00, Vortragsnotiz für InspL vom September 1998.

⁵⁴¹ Vgl. BMVg InspL / Fü L II 1 - Az 80-01-00/VS-NfD vom 29.01.2002, „Einzelkonzeption Einsatzlogistik Luftwaffe“, S. 16.

⁵⁴² Vgl. BMVg Fü L II 5 - Az 80-05-00/EF 51-15 vom 11.03.1999, Vorlage an Sts Dr. Stütze, Kooperationsmodell EUROFIGHTER, Billigung der Standortempfehlung für Systemunterstützungs-Zentrum Manching.

Die Bestrebungen zu einer engeren Zusammenarbeit mit der deutschen Industrie mündeten im Dezember 1999 in einen Rahmenvertrag zu „Innovation, Investition und Wirtschaftlichkeit in der Bundeswehr“ zwischen Bundeswehr und Industrie.⁵⁴³ Der Rahmenvertrag begründete eine strategische Partnerschaft und die enge Zusammenarbeit zwischen der Bundeswehr und der Wirtschaft, um die Innovationsfähigkeit der deutschen Industrie zu nutzen, die Investitionskraft zu stärken und die Wirtschaftlichkeit der Betriebs- und Beschaffungsabläufe zu verbessern. Damit sollten für die Modernisierung der Ausrüstung der Streitkräfte erforderliche Haushaltsmittel zusätzlich freigesetzt werden.⁵⁴⁴

Resultierend aus der höheren Zuverlässigkeit neuer Waffensysteme war eine wirtschaftliche Auslastung der luftwaffeneigenen Einrichtungen - bei einer Minimalauslastung gewerblicher Kapazitäten zum Erhalt der Betreuungsfähigkeit - nicht mehr sicherzustellen. Die Einführung des Waffensystems EUROFIGHTER war daher der Anlass für den Führungsstab der Luftwaffe, einen Weg zu suchen, der sowohl die gewerbliche Betreuung als auch militärische Kernfähigkeiten langfristig möglichst wirtschaftlich sicherte.

Mit den Kooperationsmodellen wurde hier ein gänzlich neuer und innovativer Weg beschritten.⁵⁴⁵ So sah zum Beispiel das „Logistische Konzept“ für den EUROFIGHTER nur noch luftwaffeneigene Kapazitäten zur Materialerhaltung in den Geschwaderstrukturen für Arbeiten an den Luftfahrzeugen vor. Für alle anderen Materialerhaltungsarbeiten, insbesondere in den Materialerhaltungsstufen 3 und 4, war grundsätzlich die Instandsetzung bei der Industrie vorgesehen. Zur Abdeckung des operativen Bedarfes der Luftwaffe wurden unter Federführung des Führungsstabs der Luftwaffe Fü L II 5 zur Betreuung der Zelle, des Triebwerks und der Softwarepflege und -änderung sogenannte „Kooperative Modelle“ entworfen.

Unter „Kooperativen Modellen“ wurde, als Weiterentwicklung des „Integrationsmodells“, die gemeinsame Waffensystem-Betreuung von Luftwaffe und Industrie in einer gemeinsamen Einrichtung verstanden. Gemeinsames Ziel der gleichberechtigten Partner Industrie und Luftwaffe war es, die operativen Unterstützungserfordernisse der Luftwaffenlogistik und die industriellen Interessen ausgewogen über den Lebenszyklus eines Waffensystems, in lebensfähigen und wirtschaftlichen Strukturen sicherzustellen.

Übergeordnete operative Zielsetzung der „Kooperativen Modelle“ ist eine bedarfs- und lagegerechte Sicherstellung der Verfügbarkeit des Waffensystems in Frieden, Krise und Krieg. Der operative Bedarf der Luftwaffe zur Teilhabe in den „Kooperativen Einrichtungen“ mit militärischem Personal leitete sich im Wesentlichen aus drei Aufgabenfeldern ab:

- Sicherstellung der eigenständigen technischen Erkenntnisfähigkeit,
- Dialogfähigkeit mit der Industrie auf Grundlage der eigenen Erkenntnisfähigkeit und
- Fähigkeit zur bedarfsgerechten Materialerhaltung für alle Einsatzoptionen und soweit wie nötig in allen Materialerhaltungsstufen.⁵⁴⁶

⁵⁴³ Am 15. Dezember 1999 schlossen der Bundeskanzler und der Bundesminister der Verteidigung mit Industrievertretern einen Rahmenvertrag zur Innovation, Investition und Wirtschaftlichkeit in der Bundeswehr. Mehr als 100 Unternehmen unterzeichneten den Rahmenvertrag auf Industrieseite.

⁵⁴⁴ Vgl. <http://www.logistikzentrum.bundeswehr.de/portal/a/logzbw> (06.03.2013).

⁵⁴⁵ Vgl. Vortrag Referatsleiter Fü L II 1, „Sachstand Kooperationsvorhaben der Luftwaffe“ anlässlich der Informationsveranstaltung des Bundesministers der Verteidigung mit Personalräten am 17.02.2005 in Potsdam, Kongresshotel „Am Templiner See“.

⁵⁴⁶ Vgl. Kurzvortrag Stabsabteilungsleiter Fü L II zur Einweisung des Generalinspektors der Bundeswehr am 12. April 1999, „Kooperative Modelle im EUROFIGHTER-Programm“.



Abb.: Die Säulen der kooperativen Einrichtung

Die Bundeswehr - hier war bedingt durch die bevorstehende Einführung des Waffensystems der Führungsstab der Luftwaffe, FÜ L II 5 BV FÜ L EUROFIGHTER, die treibende Kraft - hatte in der Folgezeit mit den Firmen Dasa-MB und Dasa-MTU einvernehmliche Konzept- und Modellbeschreibungen für die einzelnen „Kooperativen Modelle“ Zelle, Triebwerk und Systemunterstützungszentrum EUROFIGHTER erarbeitet und vereinbart.⁵⁴⁷ Die darauffolgenden Vertragsverhandlungen mit der Industrie und die erforderlichen Informationsveranstaltungen u.a. für die Personalvertretungen bei Bundeswehr und Industrie sowie bei den Gewerkschaften wurden wesentlich durch BMVg FÜ L II 5 vorangebracht.

Mit der Entwicklung der „Kooperativen Einrichtungen“ betraten alle Beteiligten Neuland. So mussten die unterschiedlichen Organisationsformen, Begriffsinhalte und letztlich die Instandhaltungskosten bei Luftwaffe und Industrie einander gegenüber gestellt werden, um einen wirtschaftlichen Vergleich von Alternativen zu ermöglichen. Die beteiligten Firmen mussten die Besonderheiten des Einsatzauftrages des militärischen Personals in der Kooperation und die dafür erforderlichen Führungsstrukturen berücksichtigen. Nach intensiven Verhandlungen sowie umfangreicher Detailarbeit konnten beginnend im Jahr 2002 die ersten Zusammenarbeitsverträge für „Kooperative Einrichtungen“ des Waffensystems EUROFIGHTER unterzeichnet werden.⁵⁴⁸

Sichtbare Ergebnisse von Kooperations- und Zusammenarbeitsansätzen im Betrieb von fliegenden Waffensystemen zur Sicherung der militärischen Kernfähigkeiten und Kompetenzen in der Bundeswehr sind die seit 2003 entstandenen „Kooperativen Einrichtungen“ der Luftwaffe mit der Industrie. Die ehemals zwischen Industrie und Bedarfsträger aufgeteilte Durchführung von Aufgaben wurde systematisch zusammengeführt.

Eine Kooperation bedeutet in diesem Sinne, dass Luftwaffe und Industrie in einer Einrichtung als gleichberechtigte Partner zusammenarbeiten. Die Kooperation verbindet beide Bereiche anteilig unter einer gemeinsamen Führung des Industriepartners und zusammengeführt in einer

⁵⁴⁷ Vgl. BMVg FÜ L II 5, BV FÜ L EUROFIGHTER - Az 90-15-10/EF 51-17 Vermerk vom 17.05.2000.

⁵⁴⁸ „Kooperative Einrichtungen“ zur Instandhaltung der Luftfahrzeugzelle und das Systemunterstützungszentrum EUROFIGHTER mit der Firma EADS-D am Standort Manching sowie die „Kooperative Einrichtung“ zur Instandhaltung des Triebwerks mit der Firma MTU Aero Engines am Standort München.

gemeinsamen Infrastruktur. Dies führt im Ergebnis dazu, dass parallele Investitionen und Kapazitäten bei Industrie und Luftwaffe in den Bereichen Personal, Material sowie Infrastruktur vermieden werden sowie die Wirtschaftlichkeit verbessert wird, da die Auslastung bei geringeren Stückzahlen erhöht wird. Zudem vereinfacht es den logistischen Planungsprozess.

Gleichzeitig stellt die Luftwaffe aufgrund ihrer Teilhabe an den Kooperationen eigene militärische Fähigkeiten sowohl für die technisch-logistische Unterstützung der Einsatzkräfte als auch die notwendige umfassende Beurteilungsfähigkeit zum Erhalt der fachtechnischen Kompetenz sicher.

In den „Kooperativen Einrichtungen“ arbeiten Soldatinnen und Soldaten mit Industriepersonal in gemeinsamen Arbeitsstätten der wehrtechnischen Industrie gleichberechtigt als Team bei der Instandsetzung oder der Systembetreuung von fliegenden Waffensystemen zusammen. Die Kooperationen werden dabei waffensystemspezifisch individuell und unter Berücksichtigung der je nach Aufgabenspektrum unterschiedlichen Rahmenbedingungen geplant und aufgestellt. Hierbei spielte die Abhängigkeit vom Waffensystem und der systembetreuenden Industrie eine wichtige Rolle. Grundsätzlich werden die Kooperationen in der Infrastruktur des industriellen Kooperationspartners betrieben, oft am Entwicklungs- oder Produktionsstandort des Luftfahrzeuges bzw. des Gerätes. Die Leitung der Kooperationen wird durch den industriellen Kooperationspartner wahrgenommen, wobei auf angemessene Teilhabe des Bundeswehrpersonals in Management- und Führungspositionen geachtet wird. Der Anteil des Bundeswehrpersonals in der jeweiligen Kooperation richtet sich konsequent an den Forderungen zum Erhalt der Beurteilungs-, Entscheidungs- und Forderungsfähigkeit sowie der erforderlichen Anzahl an Einsatzkräften im Technologiefeld aus. Für die geleistete fachliche Tätigkeit des militärischen Personals erhält die Bundeswehr eine Gutschrift, die mit den Kosten für die Leistungserbringung des Kooperationspartners verrechnet wird.

Aus dringenden Gründen (z.B. Einsätze im Rahmen von Krisen) kann die Bundeswehr militärisches Personal, welches in den Kooperationen eingesetzt ist, insgesamt oder teilweise zeitlich befristet abziehen. Die Firma ist gemäß den jeweiligen Zusammenarbeitsverträgen verpflichtet, in diesen Fällen etwaige nachteilige wirtschaftliche Folgen zu kompensieren oder zumindest so gering wie möglich zu halten.

Das militärische Personal wurde zu Beginn truppendienstlich den in der Nähe stationierten Luftwaffenverbänden unterstellt und ist heute dem Waffensystemunterstützungszentrum zugeordnet. Im Instandsetzungsprozess unterstehen die Soldaten der Werksleitung. Die routinemäßige Teilnahme an der allgemeinen militärischen Ausbildung und an Übungen oder zur unmittelbaren Unterstützung der Einsatzverbände in Form mobiler Instandsetzungstrupps wird gewährleistet. Darüber hinaus ist die Möglichkeit eigenständiger fachtechnischer Untersuchungen und der Zuarbeit für luftwaffeninterne Aufgaben sichergestellt.

Das militärische Personal wurde bewusst in den Schlüsselbereichen der Kooperation eingesetzt, die zum Erhalt der unverzichtbaren militärischen Kernfähigkeiten der Einsatzlogistik der Luftwaffe beitragen. Soldaten mit Fachaufgaben in den „Kooperativen Einrichtungen“, die über besondere Fähigkeiten zur Wahrnehmung von Instandhaltungsaufgaben verfügen, werden als mobile Kräfte im Kombattantenstatus zur Unterstützung der Verbände im Einsatzgebiet herangezogen, da sich dort ein Einsatz von Zivilpersonal grundsätzlich verbietet. Technische Offiziere (Diplomingenieure) und Programmieroffiziere (Informatiker) werden in der Prozessleitung und der Produktbetreuung eingesetzt. Sie stellen so die eigenständige Erkenntnis- und Beurteilungsfähigkeit der Luftwaffe sicher.

Die Tätigkeiten in den „Kooperativen Einrichtungen“ werden grundsätzlich in gemischten Teams bestehend aus Firmenpersonal und Angehörigen der Luftwaffe wahrgenommen. Teamleiter kann sowohl ein Firmenmitarbeiter als auch ein Soldat sein. Darüber hinaus gibt es im Systemunterstützungszentrum jedoch auch einzelne Bereiche, die ausschließlich mit militärischem Personal der Luftwaffe besetzt sind. Hierbei handelt es sich um Teams, die in sensitiven Bereichen arbeiten,

welche aus Gründen der militärischen Sicherheit und Geheimhaltung nur für Angehörige der Luftwaffe zugänglich sind.

Durch die Kooperationen mit der wehrtechnischen Industrie werden die Betriebskosten der fliegenden Waffensysteme in der Nutzung insbesondere durch die Personalreduzierungen in den Einsatzverbänden und der Waffensystemlogistik gesenkt. Im Gegenzug dazu steigen allerdings die Ausgaben für die Materialerhaltung infolge der verstärkten Beauftragung der Industrie. Damit führen Kooperationen zu einer Verlagerung von Ausgaben, insbesondere aus den Bereichen Infrastruktur und Personal in den Bereich der Materialerhaltung. Unter dem Aspekt einer „Life Cycle Cost-Betrachtung“ werden insgesamt jedoch Haushaltsmittel eingespart.

Der Verzicht auf den Aufbau von gleichartigen Kapazitäten bei Luftwaffe und Industrie wurde nach der erstmaligen Einrichtung beim Waffensystem EUROFIGHTER später auch bei den Waffensystemen TORNADO, NH90 und UH TIGER realisiert.

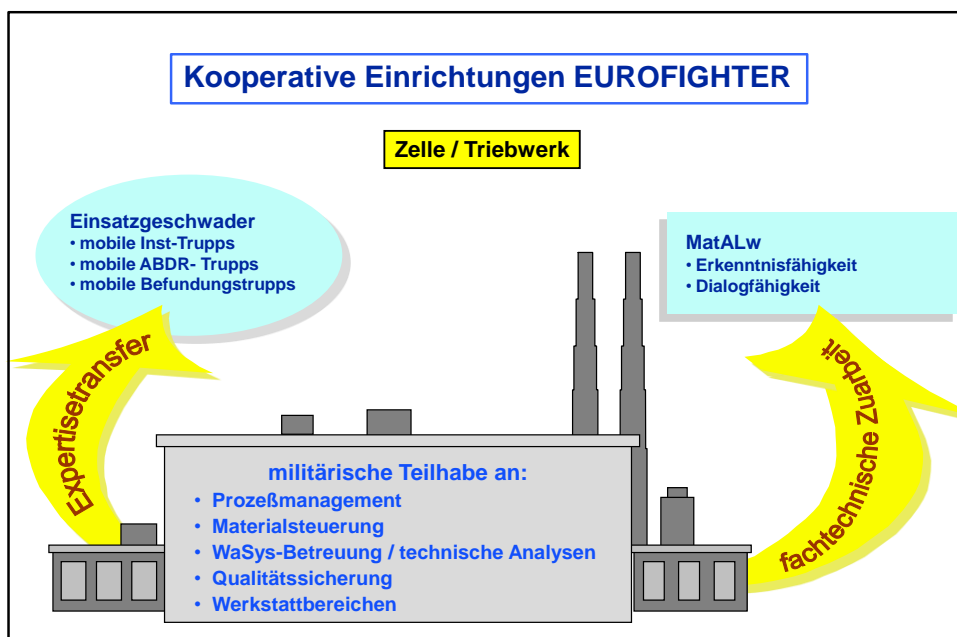


Abb.: Prinzip der „Kooperativen Einrichtungen“ EUROFIGHTER

Für die Implementierung von Kooperationen der Waffensystemlogistik der Luftwaffe mit Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft werden u.a. ein Zusammenarbeitsvertrag und eine Zuordnung der militärischen Dienstposten zu einer Dienststelle benötigt. Aktuell betreibt die Luftwaffe Kooperationen mit folgenden Firmen:

- Systemunterstützungszentrum Kampfflugzeuge mit CASSIDIAN Air Systems in Manching, untergliedert in die Zentren für TORNADO und EUROFIGHTER;
- Systeminstandsetzungszentrum UH TIGER / NH90 mit Eurocopter Deutschland in Otterbrunn / Donauwörth;
- Kooperation Triebwerk NH90 mit Rolls-Royce Deutschland in Oberursel;
- Kooperation Triebwerk TORNADO mit MTU Aero Engines in Erding;
- Kooperation Triebwerk EUROFIGHTER mit MTU Aero Engines in München;
- Kooperation Triebwerk UH TIGER mit MTU Aero Engines in Erding;
- Kooperation Zelleninstandsetzung EUROFIGHTER mit CASSIDIAN Air Systems in Manching;

- Kooperation Zelleninstandsetzung UH TIGER / NH90 mit Eurocopter Deutschland in Donauwörth;
- Kooperation Schleudersitz und Rettungsanlagen mit Autoflug in Rellingen und Ummendorf.



Abb.: Kooperation Zelleninstandsetzung EUROFIGHTER



Abb.: Kooperation Triebwerkinstandsetzung EUROFIGHTER

Die bisherigen langjährigen Erfahrungen mit den etablierten Kooperationen waren aus Sicht der Luftwaffe durchweg positiv. Insbesondere die unmittelbare Zusammenarbeit von Bundeswehr- und Industriepersonal an einem Arbeitsplatz verlief bisher harmonisch und effektiv. So konnte der Inspekteur der Luftwaffe Ende 2005 dem Verteidigungsminister Dr. Jung über die positiven wirtschaftlichen Aspekte der noch im Aufbau befindlichen „Kooperativen Einrichtungen“ berichten:

„Die umfassende Industrieunterstützung unserer neuen komplexen Waffensysteme in den ‚Kooperativen Modellen‘ erspart den Aufbau eigener Kapazitäten und damit Personal- und Infrastrukturkosten. Sie erzeugt aber einen Mehrbedarf im Bereich der Materialerhaltung der Luftfahrzeuge. Aufgrund der Komplexität der neuen Waffensysteme und ihrer geringen Stückzahlen ist eine wirtschaftliche Materialerhaltung aber nur in kooperativen Modellen möglich. Diesen Pfad hat die Luftwaffe initiativ beschritten.“⁵⁴⁹

Unabhängig von den Besonderheiten eines „Technikers in Uniform“ ist die Integration der Soldaten der Luftwaffe nach Aussage aller Beteiligten bestens gelungen. Die militärischen und zivilen Mitarbeiter gehen offen und unvoreingenommen miteinander um. Der Personaleinsatz wird gemeinsam geplant und optimiert. Problemlösungen werden unter Berücksichtigung aller Interessen erarbeitet. Einem Interessenkonflikt der Soldaten zwischen der Rollenwahrnehmung als „Kunde“ und als „Mitarbeiter“ in einer Person wird so wirksam vorgebeugt. Hervorzuheben sind die nicht unerheblichen Synergieeffekte, die sich in der täglichen Praxis auch durch unterschiedliche Sichtweisen der Angehörigen der Luftwaffe und der Firmen ergeben.

Die Attraktivität einer Verwendung in einer Kooperativen Einrichtung ist erwartungsgemäß hoch. Zwar ist es aufgrund der industriellen und damit flachen Hierarchie der Kooperativen Einrichtung nicht immer möglich, militärisches Personal entsprechend seines Dienstgrades und der Vorverwendung in Führungsfunktionen einzusetzen, andererseits ermöglicht die Nähe zur Industrie die Bearbeitung technisch anspruchsvoller Aufgaben und tiefere Einblicke in neue Technologien.

Förderlich war sicher auch die Änderung des § 20a Soldatengesetz. Diese Änderung erlaubt Soldaten aus „Kooperativen Einrichtungen“ nach Ende ihrer Dienstzeit in der Luftwaffe einen verzugslosen Übergang in ein Beschäftigungsverhältnis bei der Industrie. Auf die sonst übliche fünfjährige Sperrfrist wird in diesen Fällen verzichtet. Für die Soldaten besteht somit die Möglichkeit, nach Ausscheiden aus der Luftwaffe in der Kooperativen Einrichtung weiterzuarbeiten und erworbene Fähigkeiten und Kenntnisse auch weiterhin im Sinne der Luftwaffe einzubringen.⁵⁵⁰

Die Stabsabteilung II im Führungsstab der Luftwaffe unterstrich in einem Schreiben vom Februar 2006 an den Abteilungsleiter Haushalt, unter nachrichtlicher Beteiligung des Generalinspektors der Bundeswehr und anderer ministerieller Abteilungen, die Notwendigkeit der Einrichtung von Kooperationen mit der Privatwirtschaft und stellte fest, dass „im Übrigen [...] der Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD vom 11.11.2005 Kooperationen mit der Wirtschaft bzw. die Privatisierung und öffentlich-private Partnerschaften als geeignete Instrumente [ansieht], um zusätzliches Kapital der privaten Wirtschaft und deren Fähigkeiten für die Bundeswehr nutzbar zu machen. Neben höherer Effizienz auf Seiten der Bundeswehr wird auch die Entlastung von Aufgaben angeführt, die nicht zu den Kernaufgaben gehören. Eine ggf. notwendige Anpassung des Haushalts- und Vergaberechts wird in Aussicht gestellt.“⁵⁵¹

Auch zukünftig sind bei weiter abnehmender Gesamtzahl der Luftfahrzeuge sowie zunehmender technischer und einsatzorientierter Komplexität aus Sicht der Luftwaffe Kooperationen unter den gegebenen Rahmenbedingungen militärisch und ökonomisch sinnvoll.

Um diesem Anspruch gerecht zu werden sowie auch zukünftig den erforderlichen Servicegrad für die Einsatzbereitschaft der verschiedenen Luftfahrzeugmuster bereit zu stellen, dabei auch

⁵⁴⁹ Vgl. BMVg FÜ L II, Vortragsentwurf vom 23.11.05 für den Inspekteur der Luftwaffe zur Unterrichtung des Verteidigungsministers Dr. Jung über „Aktuelle Lage / wesentliche Aspekte der Luftwaffe“.

⁵⁵⁰ Vgl. BMVg FÜ L II 1, Beitragsentwurf vom Dezember 2005 für Zeitschrift „Europäische Sicherheit“, „Erste Erfahrungen mit „Kooperativen Einrichtungen“ der Einsatzlogistik Luftwaffe“.

⁵⁵¹ BMVg FÜ L II vom Februar 2006 - Az 27-35-00, Schreiben an den Abteilungsleiter Haushalt zur Nachweisführung der Wirtschaftlichkeit von Kooperationen mit der Privatwirtschaft.

gleichzeitig möglichst effektiv vorzugehen, müssen die Kooperationen der Luftwaffe mit der Industrie in regelmäßigen Überprüfungen den aktuellen Rahmenbedingungen angepasst werden.

Mit den Entscheidungen des Bundesministers der Verteidigung zur Stationierung und zu den Obergrenzen der Großgeräte sowie der Festlegung der verfügbaren Haushaltsmittel durch den Bundestag im Herbst 2011 sind auch für die Waffensystemlogistik der Luftwaffe und für die Betreuungsindustrie die Rahmenvorgaben neu gesteckt worden. Die Konzentration auf Kernaufgaben und -fähigkeiten, die Reduzierung und Begrenzung der Dienstpostenumfänge sowie die nachhaltige Senkung der Betriebsausgaben sind Kernelemente dieser umfassenden Umstrukturierung der Bundeswehr. Damit liegen die künftigen Grenzen und der Handlungsspielraum fest und es gilt, die Verfahren und Prozesse zu überprüfen und gegebenenfalls neue Kooperationen zu etablieren oder neue Vertragsformen auf Anwendbarkeit zu untersuchen.

Die Instandsetzung und Betreuung von modernen Luftfahrzeugen ist höchst komplex und aufwändig. Integrierte Diagnosemöglichkeiten für eine zustandsorientierte Wartung und Instandhaltung und softwarebasierte Technologien erfordern umfassendes Systemverständnis sowie komplexe, aufwändige und kostenintensive Prüf- und Instandsetzungsverfahren und damit hoch spezialisiertes Wartungs- und Instandsetzungspersonal. Die Sicherstellung der Einsatzbereitschaft der Waffensysteme mit moderner Technologie sowie die gleichzeitige Forderung nach Wirtschaftlichkeit verlangen innovative Lösungen, die eine Einbeziehung der Industrie beinhalten.

Der Luftwaffe ist es durch den Aufbau „Kooperativer Einrichtungen“ mit der Industrie, bei Verzicht auf eigene militärische Kapazitäten zur Instandhaltung und Systemunterstützung, gelungen, bei den technisch hoch komplexen fliegenden Waffensystemen mit geringen Bestandszahlen die zwingend erforderlichen militärischen Kernfähigkeiten der Einsatzlogistik Luftwaffe zu erhalten und gleichzeitig wirtschaftliche Gesichtspunkte zu berücksichtigen. Die Einsatzlogistik der Luftwaffe ist damit für die Zukunft gut gerüstet.

Aus Sicht der Luftwaffe gibt es auch zukünftig keine vergleichbare Alternative zu der seit Jahrzehnten erfolgreich praktizierten partnerschaftlichen Zusammenarbeit. Nur so können die Forderungen der Luftwaffe und die Interessen der wehrtechnischen Industrie unter den neuen Rahmenbedingungen kleinerer Umfangszahlen, zunehmender Konkurrenz sowie fortschreitender Europäisierung und Globalisierung weiterhin in Einklang gehalten und weitere Synergien erzielt werden.

6.9 Die Luftwaffe als internationaler Partner

Für die Bundeswehr im Allgemeinen und für die Luftwaffe im Besonderen gehören Internationalität und Multinationalität schon seit den 1950er Jahren zur täglich gelebten Normalität. Zu dieser Zeit war die internationale Zusammenarbeit vor allem Mittel der Vertrauensbildung und der Integration in die westliche Staatengemeinschaft und das westliche Verteidigungsbündnis NATO; Deutschland hatte sich grundlegend als verlässlicher Bündnispartner zu etablieren. Die umfangreiche Einbindung von Luftwaffenverbänden in die NATO-Strukturen, die Besetzung von Dienstposten in NATO-Gefechtsständen und Hauptquartieren sowie das Anpassen eigener Strukturen an die der NATO waren dabei ein wesentlicher Bestandteil der Integration der Bundeswehr.

Die Einsätze der Bundeswehr finden seit den 1990er Jahren fast ausschließlich im Rahmen internationaler Koalitionen statt, wobei die Luftwaffe Seite an Seite mit Streitkräften der NATO-Staaten und anderer befreundeter Nationen Dienst leistet.

Die notwendige Unterstützung beim Aufbau der Luftwaffe führte konsequent zur Ausrichtung auf und zur Anlehnung an die westlichen Nachbarn und Bündnispartner, hier vor allem an die Streitkräfte der Vereinigten Staaten von Amerika - Pate für die neue Luftwaffe wurde folgerichtig

die US Air Force. Mit der Ausbildung der ersten deutschen Jet-Piloten und den Schulungen der Soldaten der Flugabwehrraketentruppe in den USA wurde der Grundstein einer langen Erfolgsgeschichte deutsch-amerikanischer Zusammenarbeit gelegt, die bis heute andauert und fortgeschrieben wird.

Die Luftwaffe betreibt seit Jahrzehnten Stützpunkte in den USA, die auf verschiedenen Ebenen und Arbeitsbereichen mit Dienststellen der US Air Force zusammenarbeiten. Dort werden der Luftwaffe Möglichkeiten geboten, die sie in Deutschland selbst nicht oder nur unter weniger vorteilhaften Bedingungen vorfinden würde. So seien beispielhaft die fliegerischen Aus- und Weiterbildungseinrichtungen in Goodyear/Arizona und in Holloman/New Mexico sowie die Rakenschule der Luftwaffe, heute Taktisches Aus- und Weiterbildungszentrum für den Flugabwehrraketendienst in El Paso/Texas, genannt.

Ein ebenfalls sehr enges Beziehungsgeflecht besteht zur Royal Air Force in Großbritannien. Das gegenseitige Entsenden von Austauschoffizieren, der allgegenwärtige Erfahrungsaustausch und gemeinsame Übungen gehörten hier ebenso zum Tagesgeschäft der Luftwaffe wie die Durchführung von so genannten „Airmen to Airmen Talks“ (ATAT). Diese Gespräche, die auch mit der US Air Force und den italienischen Luftstreitkräften durchgeführt wurden, fanden unter Leitung des Stellvertretenden Inspektors der Luftwaffe statt und wurden unter Federführung des Führungsstabs der Luftwaffe im Referat für internationale Zusammenarbeit der Luftwaffe Fü L III 2 vorbereitet. Neben den ATAT wurden in den „Operator to-Operator-Talks“ (OTOT) mit Südafrika, den Vereinigten Arabischen Emiraten, Israel, Spanien und der Türkei Stabsgespräche auf der Ebene des Stabsabteilungsleiters Fü L III durchgeführt. Anlassbezogene Luftwaffenstabsgespräche wurden durch den Referatsleiter Fü L III 2 unter anderem im Rahmen von Sondierungs- oder Erstgesprächen mit ausgewählten Partnernationen wahrgenommen.

Die Partnerschaft mit Frankreich ist bis heute aus deutscher Sicht von vitalem Interesse. Der zwischen Präsident Charles de Gaulle und Bundeskanzler Konrad Adenauer vereinbarte „Deutsch - Französische Verteidigungs- und Sicherheitsrat“ (DFVSR) beinhaltet die Arbeitsgruppen zu Strategie und Abrüstung, zu Rechts- und Vertragsangelegenheiten, zur Rüstungszusammenarbeit und für IT-Angelegenheiten sowie die „Arbeitsgruppe Militärische Zusammenarbeit“ (AG MilZA). Die Luftstreitkräfte beider Länder sind dabei in der „Unterarbeitsgruppe Luftstreitkräfte“ vertreten. Fü L III 2 nahm hier die Sekretariatsfunktion für den Stabsabteilungsleiter III im Führungsstab der Luftwaffe in dessen Funktion als deutscher Vorsitzender wahr.

Inhaltlich wurden in dieser Unterarbeitsgruppe unter anderem die Nutzung des benachbarten Luftraums in Friedens- und Krisenzeiten für Übungen und im Einsatz sowie die Bestrebungen um eine Harmonisierung rund um das Thema Lufttransport, insbesondere bei der Einführung des zukünftigen Transportflugzeugs A400M, behandelt. Auch die Abstimmung und Angleichung von Verfahrenswegen (Standardisierung) in den Bereichen Einsatz und Logistik wurden intensiv bearbeitet.

Im Jahr 2007 unterzeichneten Frankreich, Deutschland, die Niederlande und Belgien das Konzept für den Aufbau eines multinationalen europäischen Lufttransportkommandos (European Air Transport Command / EATC), um den Einsatz von in Europa vorhandenen militärischen Lufttransportmitteln zu koordinieren und gemeinsam zu führen. Das EATC ist ein erfolgreiches Beispiel für gelebte zwischenstaatliche Partnerschaft und wurde 2010 in Eindhoven aufgestellt. Nicht weniger erfolgreich ist seit 2006 das von 18 NATO und EU-Staaten genutzte Lufttransportprojekt „Strategic Airlift Interim Solution“ (SALIS). Die an SALIS beteiligten Nationen haben jeweils eine definierte Anzahl jährlicher Flugstunden an mehreren zivilen Großraumflugzeugen vom Typ ANTONOV AN-124 auf dem Flughafen Leipzig / Halle erworben, die sie im Rahmen ihrer strategischen Planungen einsetzen können. Deutschland nutzte SALIS in den letzten Jahren unter anderem für die Verlegung von Material in Einsatzgebiete (z.B. Kongo 2006), den Austausch von Großgerät (z.B. Hubschrauber CH-53 nach Afghanistan) und für Hilfeinsätze (z.B. Erdbebenhilfe in China 2008). Federführend für die gesamten Streitkräfte hat das Referat Fü L III 2 die Vertragsverhandlungen koordiniert und erfolgreich zum Abschluss bringen können.

Mit den Nachbarn Belgien und Niederlande bestehen seit langem intensive Beziehungen, unter anderem geprägt durch Patenschaften zwischen Verbänden und Einheiten des Flugabwehr-raketendienstes oder durch Austauschoffiziere. Während Patenschaften die jeweilige Teilnahme von Verbänden und Einheiten an Veranstaltungen, Tagungen oder sonstigen gemeinsamen Aktivitäten beinhalten, fördern Austausche in besonderem Maße das gegenseitige Verständnis und Vertrauen. So leistet zum Beispiel ein deutscher Austauschoffizier in einem niederländischen F-16-Verband in einem zwei bis drei Jahres-Rhythmus den gleichen Dienst wie im Gegenzug ein niederländischer Offizier für den gleichen Zeitraum in einem fliegenden Verband der Luftwaffe. Zurzeit hat die Luftwaffe mehr als vierzig Austauschoffiziere in den USA, in Großbritannien, Frankreich, den Niederlanden, Italien, Spanien, der Türkei und in Kanada. Weitere derartige Dienstposten auch außerhalb der NATO sind in Planung.

Austauschoffiziere wirken auch nach ihrer Rückkehr im eigenen Land als Multiplikatoren und steigern so die interkulturelle Kompetenz der Truppe. Mit der Luftwaffe kooperieren mit Erfolg die Schweizer Luftwaffe und die österreichischen Luftstreitkräfte sowohl trilateral im so genannten „Alpendreieck“ als auch jeweils bilateral. Gegenseitige Ausbildungsangebote, Erfahrungsaustausche und Übungen bis hin zur Unterstützung Österreichs im Rahmen der Beschaffung und des Betriebs des Waffensystems EUROFIGHTER sowie die Ausbildung von fliegenden Besatzungen gehören zum Umfang dieser Kooperation.

Vorausschauend und zielgerichtet im Zusammenwirken im nationalen wie internationalen Rahmen erhält insbesondere eine frühzeitige Konflikterkennung im Lichte außen-, sicherheits-, verteidigungs-, wirtschafts- und entwicklungspolitischer Belange zur Sicherheitsvorsorge eine besondere Bedeutung. Sicherheit ist in einer zunehmend globalisierten Welt rein national nicht zu gewährleisten, sondern erfordert in vernetzten sicherheitspolitischen Strukturen und in einem globalen Sicherheitsverständnis einen umfänglichen Ansatz. Die internationalen Bande bedürfen jedoch gleichermaßen einer stetigen Pflege wie auch Vertiefung durch gegenseitige Konsultationen und abgestimmtes Handeln.

6.10 Verkauf von PATRIOT der Luftwaffe an die Republik Korea

Rahmenbedingungen und Vertragsgrundlagen

Im Zuge der Umsetzung der Luftwaffen-Struktur 6 wurde, beginnend ab dem Jahr 2000, die Zahl der PATRIOT Feereinheiten (Fire Units/FU) in mehreren Schritten von 36 auf 24 Fire Units reduziert. Die ausgesonderten Systeme wurden beim „Systemzentrum FlaRak“ in Mechernich zusammengeführt. Damit begannen die gemeinsamen Bemühungen der Hauptabteilung Rüstung und des Führungsstabes der Luftwaffe zum Verkauf der Systeme. Da es sich bei PATRIOT um ein US-Waffensystem handelt, muss vor jeder Veräußerung der Systeme die Zustimmung der USA eingeholt werden. Nach Umverteilung der Ausbildungssysteme in der Luftwaffe und Abgaben von Fire Units an Spanien und Israel standen letztlich noch acht FU für einen Verkauf zur Verfügung.

Im Jahr 2004 hatte die Republik Korea erstmals Interesse am Erwerb von PATRIOT-Systemen geäußert und eine formale Interessensbekundung an Deutschland überreicht. Wegen parlamentarischer Zwänge in Korea konnten jedoch erst im Jahr 2006 die Verhandlungen fortgeführt werden. Die Verhandlungsführung erfolgte unter Federführung der Hauptabteilung Rüstung.

Der Führungsstab der Luftwaffe Referat FÜ L II 6 und das Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung waren jedoch bei allen Verhandlungsgesprächen mit Korea vertreten und vorab in die Ausarbeitung der Vertragsentwürfe eingebunden. Durch FÜ L II 6 wurde die Beteiligung des nachgeordneten Bereichs im erforderlichen Umfang sichergestellt. Dadurch ergab sich von Beginn an eine reibungslose Zusammenarbeit und Abstimmung zwischen der Luftwaffe, der Hauptabteilung Rüstung und dem Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung. Das Erfordernis einer umfangreichen Unterstützung durch die Luftwaffe für die deutschen Waffensystemanteile in den

Bereichen Logistik und Ausbildung war bereits sehr früh erkennbar. Der Inspekteur der Luftwaffe legte daher bereits am 29. August 2006⁵⁵² die Grundsätze zur Unterstützung durch die Luftwaffe fest, so dass diese in die Verhandlungen des „Memorandum of Understanding“ (MoU) zwischen Deutschland und Korea einfließen konnten.

Die Verhandlungen zum „Memorandum of Understanding“ wurden Ende 2006 abgeschlossen und so trat am 12. Februar 2007 das „PATRIOT-MoU“⁵⁵³ zum Verkauf von acht PATRIOT Feuer-einheiten an die Republik Korea nach Unterschrift durch die jeweiligen nationalen Rüstungsdirektoren in Kraft.

Zeitgleich mit den MoU-Verhandlungen wurden mit Korea die Detailverhandlungen zum Kaufvertrag („Purchase and Service Contract“ / PSC) aufgenommen. Diese Verhandlungen waren langwierig, da Details sowohl zwischen Deutschland und Korea als auch mit dem US-PATRIOT Programmbüro („Lower Tier Project Office“ / LTPO) und der NATO Agentur NAMSA⁵⁵⁴ abgestimmt werden mussten. Am 4. Mai 2007 forderte der neue Leiter der koreanischen Rüstungsagentur DAPA⁵⁵⁵ Nachverhandlungen zu dem endverhandelten, unterschiftsreifen Kaufvertrag. Die Nachverhandlungen wurden durch das Bundesministerium der Verteidigung abgelehnt. Da Korea seine Nachforderungen monatelang aufrecht hielt, kündigte der Hauptabteilungsleiter Rüstung am 11. September 2007 das PATRIOT-MoU.⁵⁵⁶ Nun erst lenkte Korea ein und unterschrieb am 28. September 2007 den endverhandelten Kaufvertrag; daraufhin wurde die Kündigung des PATRIOT-MoU durch das Verteidigungsministerium zurückgenommen.

Die Lieferung der ersten vier PATRIOT-Feuereinheiten (Los 1) an Korea war bis Dezember 2008, die Lieferung der letzten vier Feuer-einheiten (Los 2) war bis Dezember 2009 vorgesehen. Für die Lieferung der Lenkflugkörper wurden in Teilen, wegen der notwendigen Re-Zertifizierung und Modernisierung durch die NAMSA, abweichende Liefertermine vereinbart.

Besonderheiten des Kaufvertrags

Da das Waffensystem PATRIOT bis dahin bei den koreanischen Streitkräften nicht eingeführt war, verfügten die koreanische Luftwaffe (ROKAF⁵⁵⁷) und die koreanische Rüstungsagentur DAPA über keine operationellen oder technisch-logistischen Kenntnisse und Erfahrungen mit diesem Waffensystem. Auch die Verfahrensregelungen des US-PATRIOT Programm-Büros im Rahmen des „PATRIOT International Engineering Service Program“ (IESP) und des „PATRIOT Field Surveillance Program“ (FSP) waren nicht bekannt. Darüber hinaus waren die deutschen PATRIOT-Feuereinheiten mit deutschen Systemteilen (German PATRIOT Peculiar Equipment / GE-PPE) ausgerüstet und unterschieden sich dadurch erheblich vom Bauzustand der US PATRIOT-Feuereinheiten.

Neben den üblichen Festlegungen in einem Kaufvertrag enthielt der Vertrag auch Vereinbarungen zu besonderen operationellen, logistischen und technischen Unterstützungsleistungen durch Deutschland, um einen operationellen Betrieb der Systeme durch die koreanische Luftwaffe zu gewährleisten.

Zu den besonderen Unterstützungsleistungen zählten unter anderem eine Ausbildungsunterstützung (die Ausbildung für die deutschen Systemanteile wurde für das koreanische Lehrpersonal in den USA, Deutschland und Korea durchgeführt) und zusätzliche logistische Unterstützung

⁵⁵² BMVg FÜ L II 6 - Az 79-50-10/KOR VS-NfD, Vortragsnotiz vom 23.08.2006.

⁵⁵³ „Memorandum of Understanding between the Ministry of National Defense of the Republic of Korea and the Ministry of Defense of the Federal Republic of Germany on the Acquisition Program of the German PATRIOT Air Defense System“ vom 12. Februar 2007.

⁵⁵⁴ NAMSA: NATO Maintenance and Supply Agency.

⁵⁵⁵ DAPA: Defense Acquisition Program Administration (KOR Rüstungsagentur).

⁵⁵⁶ BMVg Hauptabteilungsleiter Rüstung vom 11.09.2007.

⁵⁵⁷ ROKAF: Republic of Korea Air Force.

(„Initial Logistic Assistance“ mit bestimmten Ersatzteilpaketen für die Dauer von sieben Jahren und „Continuous Logistic Management Assistance“ für die deutschen Systemteile zur fortwährenden Bauzustandsüberwachung).

Eine weitere Besonderheit des Vertrages waren umfangreiche technische Abnahme- und taktische Funktionstests, die vor einer Übernahme des Waffensystems durch Korea zu erfüllen waren (u.a. Vollzähligkeit, Transportschäden, Nachweis der Systemfähigkeiten)⁵⁵⁸.

Maßnahmen des Führungsstabs der Luftwaffe zur Vertragserfüllung

Bereits während der ersten Verhandlungen mit Korea zeichnete sich ab, dass ein erfolgreicher Verkauf des Waffensystems PATRIOT nur mit außerordentlich umfangreicher und aktiver Unterstützung durch die Luftwaffe und enger Zusammenarbeit mit der Hauptabteilung Rüstung und dem Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung möglich sein würde. Dies ergab sich

- aus den besonderen Vereinbarungen im Vertrag,
- aus der Tatsache, dass im Bereich der Hauptabteilung Rüstung und des Bundesamts für Wehrtechnik und Beschaffung die Expertise zur Sicherstellung der technischen Arbeiten und taktischen Funktionsnachweise sowie der Ausbildungstätigkeit für koreanisches Personal nicht vorhanden war,
- aus der Tatsache, dass die Systeme seit mehreren Jahren ohne jegliche Stillstands-Wartung ausgesondert waren und dadurch ein erhöhter Aufwand zur Wiederherstellung der Betriebsfähigkeit und technischen Zulassungen (z.B. TÜV) notwendig war und
- daraus, dass keinerlei PATRIOT Expertise auf Seiten Koreas vorhanden war.

Über diese Situation wurde die Luftwaffenführung unverzüglich unterrichtet und bereits am 29. August 2006⁵⁵⁹ billigte der Inspekteur der Luftwaffe die Grundsätze für eine Unterstützung durch die Luftwaffe im Bereich Logistik und Ausbildung. Diese Billigung beinhaltete unter anderem

- die Leihe von Ersatzteilen für eine Anfangsversorgung,
- die befristete Entsendung von Luftwaffenpersonal nach Korea zur Unterstützung bei der Erstinbetriebnahme und
- die Unterstützung für eine Ausbildung der koreanischen Ausbilder.

Um eine Zersplitterung der Kräfte zu vermeiden und eine koordinierte Unterstützung aus allen Bereichen der Luftwaffe (Luftwaffenführungskommando, Luftwaffenamt und Waffensystemkommando der Luftwaffe) sicherzustellen, wurde durch den Inspekteur der Luftwaffe am 26. November 2007 die Einrichtung einer Projektorganisation gebilligt und die Erstellung einer umfassenden Weisung durch den Führungsstab der Luftwaffe beauftragt.⁵⁶⁰

Am 19. Dezember 2007 wurde durch den Inspekteur der Luftwaffe hierzu die „Weisung 01“ erlassen.⁵⁶¹ Mit dieser Weisung wurden alle Unterstützungsmaßnahmen der Luftwaffe und die Zuständigkeiten der Kommandobehörden festgelegt sowie dem Waffensystemkommando der Luftwaffe ein umfassender Auftrag erteilt:

„Waffensystemkommando der Luftwaffe leitet alle Maßnahmen der Luftwaffe zur Erfüllung der vertraglichen Verpflichtungen aus dem PSC nach Maßgabe des BWB ein

⁵⁵⁸ PSC Article 5: „Technical/Functional Acceptance Check, Incoming Inspection, System Installation and Functional Test“.

⁵⁵⁹ BMVg Fü L II 6 - Az 79-50-10/KOR VS-NfD, Vortragsnotiz vom 23.08.2006.

⁵⁶⁰ BMVg Fü L II 6 - Az 79-50-10/KOR VS-NfD, Vortragsnotiz vom 23.11.2007.

⁵⁶¹ BMVg InspL an Fü L II 6 - Az 79-50-10/KOR VS-NfD vom 19.12.2007: „Weisung 01 zur Durchführung aller Maßnahmen der Lw zur Unterstützung des BwB bei der Erfüllung der vertraglichen Verpflichtungen aus dem Kaufvertrag von PATRIOT Systemen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Korea“.

und steuert, koordiniert und überwacht ihre Ausführung so, dass alle technisch-logistischen, funktionalen und operationellen Abnahme- und Übergabetests erfüllt, die vorgesehenen Übergabetermine eingehalten und die logistischen Unterstützungsmaßnahmen für die Dauer des festgelegten Zeitraumes sichergestellt werden.“⁵⁶²

Das Luftwaffenführungskommando und das Luftwaffenamt wurden zur Unterstützung des Waffensystemkommandos angewiesen. Darüber hinaus ordnete der Inspekteur der Luftwaffe an, dass die Erfüllung der vertraglichen Verpflichtungen des „Purchase and Service Contract“ durch Rückgriff auf alle personellen und materiellen Ressourcen der Luftwaffe sicherzustellen sei und übertrug dem Nutzungsleiter PATRIOT im Waffensystemkommando der Luftwaffe die Leitung der Projektorganisation zur Erfüllung dieses Auftrages.⁵⁶³

Damit war die Grundlage für eine zielgerichtete Zusammenarbeit zwischen der Hauptabteilung Rüstung und dem Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung geschaffen sowie die Einbindung und ständige Information des Führungsstabs der Luftwaffe durch eine gemeinsame Projektorganisation gewährleistet.

Einsatz von Luftwaffenpersonal in Korea

Das Personal der Luftwaffe wurde in Korea in den Aufgabenbereichen „Transfer-Team“ und „German Support Team“ eingesetzt.

Da die PATRIOT-Systeme bei der Ankunft in Korea noch in deutschem Eigentum waren und eine deutsche Zulassung hatten, war die Entsendung eines „Transfer-Team“ notwendig, um in der Übergangsphase bis zur Übernahme durch Korea, die Kraftfahrzeuge an den Bestimmungsort zu verlegen, die technische Einsatzbereitschaft herzustellen und die Voraussetzungen zur Eigentumsübertragung nach den Bestimmungen des „Purchase and Service Contract“ zu schaffen.

Durch den Inspekteur der Luftwaffe wurde am 29. August 2006 die Entsendung von Luftwaffensoldaten nach Korea im Grundsatz gebilligt.⁵⁶⁴ Das „Transfer-Team“ hatte folgende Aufgaben:

- Übernahme der Waffensysteme im Entladehafen in Jinhae/KOR,
- Durchführung der „Shipment Inspection“ am Entladekai,
- Verlegung der Waffensysteme zum Bestimmungsort „ROKAF Air Defence Artillery School“ in Daegu,
- Herstellung der technischen Einsatzbereitschaft und Durchführung aller vertraglich festgelegten Systemtests und taktischen Funktionsnachweise am Bestimmungsort sowie
- formale Übergabe der Waffensysteme und Dokumentation des Eigentumsüberganges an Korea mit dem „Transfer Protocol“.

Das Transfer-Team bestand aus ca. 30 Soldaten unter Führung eines Flugabwehrraketen-Stabs-offiziers und verfügte über die zur Erfüllung aller Aufgaben notwendige Expertise. Neben dem Luftwaffenpersonal war dem Transfer Team auch ein Beamter des Bundesamts für Wehrtechnik und Beschaffung als „Head of German Delegation“ zugeordnet, der gegenüber der koreanischen Seite als befugter Vertreter des Bundesministeriums der Verteidigung in allen vertraglichen und finanziellen Fragen zum Vertrag und zur Regierungsvereinbarung fungierte und Probleme in der Vertragsauslegung mit den Vertretern der DAPA vor Ort ausräumte.

Am 26. November 2007 unterrichtete der deutsche Verteidigungsattaché in Seoul den Führungsstab der Luftwaffe über die Bitte der koreanischen Luftwaffe zur Entsendung von vier Luftwaffen-Spezialisten (das spätere „German Support Team“) für das deutsche PATRIOT-System nach Korea.

⁵⁶² Ebd., Ziffer 2.a.

⁵⁶³ Ebd., Ziffer 3.a.

⁵⁶⁴ BMVg Fü L II 6 - Az 79-50-10/KOR VS-NfD, Vortragsnotiz vom 23.08.2006.

Der Inspekteur der Luftwaffe billigte am 23. April 2008 eine solche Unterstützung gegen Kostenerstattung und unter der Voraussetzung, dass hierzu eine vertragliche Vereinbarung zwischen dem Bundesministerium der Verteidigung und der koreanischen Rüstungsagentur DAPA geschlossen wird, um Rechtssicherheit für das Luftwaffenpersonal für die Dauer des Aufenthaltes in Korea zu gewährleisten.⁵⁶⁵ Durch das Referat FÜ L II 6 wurden in Abstimmung mit dem Führungsstab der Streitkräfte, der Hauptabteilung Rüstung RÜ III und dem Auswärtigen Amt u.a. folgende Bedingungen für die Entsendung von Luftwaffensoldaten erarbeitet:

- Einsatz der Luftwaffensoldaten ausschließlich an der ROKAF Air Defense Artillery School in Daegu,
- kein Einsatz der Luftwaffensoldaten zur unmittelbaren Unterstützung in PATRIOT Einsatzverbänden oder PATRIOT-Stellungen der koreanischen Luftwaffe,
- Deutschland behält sich das Recht vor, das Personal jederzeit innerhalb von vier Wochen nach Deutschland zurückzurufen.

Die vorgenannten Bedingungen wurden durch den Inspekteur der Luftwaffe im November 2008 gebilligt⁵⁶⁶ und dienten als Grundlage für die Ausarbeitung eines entsprechenden Vertrages. Am 29. Dezember 2008 wurde der Vertrag zwischen dem Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung und der Rüstungsagentur DAPA über die Entsendung eines „German Support Teams“ in Seoul unterzeichnet und trat unmittelbar in Kraft.⁵⁶⁷

Von Januar 2009 bis Ende Dezember 2009 erfolgte dann der Einsatz des „German Support Team“ in Daegu. Die Personalabstellungen wurden durch die Projektorganisation im Waffensystemkommando der Luftwaffe auf Grundlage der „Weisung 01“ gesteuert. Durch den Einsatz des Teams konnte der Ausbildungsstand für das Technik-Personal der koreanischen Luftwaffe rasch verbessert und die notwendige Expertise zur Pflege und Wartung der deutschen Systemanteile vermittelt und vertieft werden.

Die Abwicklung des Vertrages

Die acht Feereinheiten wurden in zwei Losen vom 11. August 2008 bis 28. Oktober 2008 und vom 12. August 2009 bis 10. Dezember 2009 nach Korea verlegt. Die Übernahme der PATRIOT Systeme durch die koreanische Rüstungsagentur DAPA und die koreanische Luftwaffe verlief im Rahmen der vereinbarten Fristen und wurde am 8. Dezember 2009 durch Übernahme der letzten Feereinheit abgeschlossen.

Zuweilen gestaltete sich die Zusammenarbeit mit der koreanischen Seite schwierig, was überwiegend auf unterschiedlichen Auslegungen der Vertragstexte im Detail gründete. Insgesamt hatten sich jedoch die enge und intensive Kooperation zwischen der Luftwaffe und dem Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung sowie die gemeinsame Projektorganisation in der Vertragserfüllung bewährt und auch kurzfristige Lösungen ermöglicht. Dies war vor allem auf die Grundhaltung aller Beteiligten zurückzuführen, nicht in eingefahrenen Zuständigkeiten zu verharren, sondern Expertise und Kenntnisse des Einzelnen dort einzubringen und zu nutzen, wo es zur Lösung erforderlich war.

⁵⁶⁵ BMVg FÜ L II 6 - Az 79-50-10/KOR VS-NfD, VoNo vom 11.04.2008.

⁵⁶⁶ BMVg FÜ L II 6 - Az 79-50-10/Vs-NfD, VoNo vom 06.11.2008.

⁵⁶⁷ „Contract between the Federal Ministry of Defense of the Federal Republic of Germany and the Ministry of National Defense of the Republic of Korea on Technical Support by German Air Force Personnel at the Republic of Korea Air Force Air Defense Artillery School in DAEGU during the Introduction of the PATRIOT System“, vom 29.12.2008, in: Contract No. KFX-DAPA-83FE59I04.

6.11 Entwicklung, Beschaffung und Nutzung des EUROFIGHTER

Mit der Entscheidung des Deutschen Bundestages im November 1997 zur Beschaffung von 180 Kampfflugzeugen EUROFIGHTER für die Luftwaffe wurde eines der umstrittensten Rüstungsprogramme der letzten Jahrzehnte in Deutschland auf den Weg gebracht. Viele Argumente, die sich damals gegen die Beschaffung richteten, sind inzwischen durch positive Erfahrungen aus der Entwicklung und Erprobung widerlegt worden. Der wahre Wert dieses Kampfflugzeugs der vierten Generation zeigte sich in der Nutzung, wurde jedoch von den typischen Problemen der Einführung überschattet. Die durchweg positive Kritik der Testpiloten und der Luftfahrzeugführer der Nutznationen, die den EUROFIGHTER in seinen Flugeigenschaften erlebten, lassen jedoch bis heute das Flugzeug in einem vielversprechenden Licht erscheinen. Auch im Vergleich zu anderen derzeitigen Kampfflugzeug-Neuentwicklungen kann der EUROFIGHTER seinen Stellenwert behaupten.

Der Entwicklungsprozess

Der Grundstein des EUROFIGHTER-Programms wurde bereits im November 1977 mit der Entscheidung der Verteidigungsminister von Frankreich, Großbritannien und der Bundesrepublik Deutschland für ein gemeinsames Vorhaben „Taktisches Kampfflugzeug für die 90er Jahre“ (TKF 90) gelegt.⁵⁶⁸ Dabei wurde dessen besondere Bedeutung für die Luftstreitkräfte und Luftfahrtindustrien Europas hervorgehoben und eine gemeinsame technische Lösung angestrebt.

Im Sommer 1980 stellte der Inspekteur der Luftwaffe, Generalleutnant Friedrich Obleser, fest, dass die bis dahin von der Industrie vorgelegten Konzepte für ein europäisches Kampfflugzeug der neuen Generation finanziell nicht realisierbar wären. Eine deutsche Expertengruppe testete von Juli bis August 1983 unterschiedliche US-Kampfflugzeuge. Die Leistungen der US-Muster sollten als Entscheidungsgrundlage für das TKF 90 dienen.

Am 16. Dezember 1983 unterzeichneten die Luftwaffenchefs aus Deutschland, Großbritannien, Spanien, Frankreich und Italien ein „Outline European Staff Target“ für ein „Future European Fighter Aircraft“, das Mitte 1990 in Dienst gestellt werden sollte. Der Beschaffungsumfang von 800 Luftfahrzeugen ergab sich aus den Bedarfen der Unterzeichnerstaaten: Spanien und Italien je 100, Großbritannien 150 bis 200, Frankreich 200 und Deutschland 250. Der Systempreis sollte 60 bis 70 Millionen DM betragen.⁵⁶⁹

Im Juli 1984 beschlossen die Verteidigungsminister von Deutschland, Großbritannien, Italien und Spanien in Madrid die Entwicklung eines europäischen Jagdflugzeuges. Anschließend wurden Mitte der 1980er Jahre die Grunddaten des zu entwickelnden Flugzeugs festgelegt⁵⁷⁰ und die ersten Regierungsvereinbarungen zwischen Deutschland, Großbritannien, Italien und Spanien verabschiedet - die beiden letztgenannten hatten sich inzwischen dem Projekt angeschlossen und Frankreich war zwischenzeitlich ausgeschieden (die französische Firma Dassault entwickelte ihr RAFALE-Projekt weiter).⁵⁷¹

Am 11. Oktober 1984 unterzeichnete der Inspekteur der Luftwaffe zusammen mit den anderen Luftwaffenchefs in Rom ein „European Staff Target“, das eine weitere Angleichung der Forderun-

⁵⁶⁸ 04.11.1977, Salon de Provence/Frankreich: Die Verteidigungsminister von Frankreich, Großbritannien und Deutschland beschließen das gemeinsame Vorhaben „Taktisches Kampfflugzeug für die 90er Jahre“ (Arbeitstitel: TKF 90).

⁵⁶⁹ Vgl. <http://eurofighter.airpower.at/geschichte-definition.htm> (21.03.2013).

⁵⁷⁰ 01.08.1985, Turin: Die Rüstungsdirektoren von Großbritannien, Italien und Deutschland einigen sich auf die Grunddaten des zu entwickelnden Luftfahrzeugs, im September schließt sich Spanien an, Frankreich scheidet aus (RAFALE).

⁵⁷¹ 21.10.1986, Edinburgh: Memorandum of Understanding (MoU) Nr.1, Grundsätze des Programms. 18.11.1986, London, MoU Nr.2, Definitionsphase.

gen darstellte. Auf dieser Basis konnte die Industrie ab sofort Studien durchführen. Im August 1985 einigten sich Großbritannien, Deutschland und Italien auf die Fortführung des Projektes, im September schloss sich auch Spanien an.

In München wurde am 1. Februar 1987 die NEFMA (NATO European Fighter Aircraft Development and Logistics Management Agency) - heute: NETMA (NATO EF 2000 and TORNADO Development, Production and Logistics Management Agency) - gegründet. Industrieseitig schlossen sich die Firmen Dasa, BAE, Alenia und CASA zur Eurofighter Jagdflugzeug GmbH (Zelle und Ausrüstung) sowie die Firmen MTU, Rolls-Royce, FIAT und SENER/ITP zur Eurojet Turbo GmbH (Triebwerk) zusammen.⁵⁷²

Im Mai 1988 vereinbarten schließlich Deutschland, Großbritannien, Italien und im Nachgang Spanien gemeinsam ein neues Jagdflugzeug (European Fighter Aircraft / EFA) zu entwickeln.⁵⁷³

Nach Abschluss der entsprechenden Entwicklungsverträge im selben Jahr wurde die Entwicklung des EUROFIGHTER offiziell im November 1988 bei der Industrie in Auftrag gegeben.⁵⁷⁴ Drei Jahre später begann in Manching die Endmontage des ersten EUROFIGHTER-Prototyps. Der Erstflug wurde schließlich im März 1994 durchgeführt.



Abb.: Der Inspekteur der Luftwaffe, Generalleutnant Kuebart, gratulierte am 27. März 1994 in Manching zum Erstflug des Prototyps DA1.

⁵⁷² Die Firma Eurofighter Jagdflugzeug GmbH hat ihren Sitz in Hallbergmoos bei München, die Firma Eurojet Turbo GmbH in München.

⁵⁷³ 16.05.1988, Bonn: MoU Nr. 3, Vereinbarung der Entwicklungsphase des EFA (European Fighter Aircraft) zwischen Großbritannien, Italien und Deutschland, Spanien zieht im November nach.

Systemverantwortung und Arbeitsteilung: 33% Arbeitsanteil BAE SYSTEMS (Großbritannien), 33% Arbeitsanteil EADS Militärflugzeuge Deutschland (ehemals DASA), 21% Arbeitsanteil Alenia (Italien), 13% Arbeitsanteil EADS Military Aircraft Spanien (ehemals CASA).

⁵⁷⁴ Am 23.11.1988 wurden von der NEFMA die Entwicklungsverträge mit Eurofighter GmbH (EF) und Eurojet GmbH (EJ) geschlossen.

Die „Reorientierung“ in den 1990er Jahren

Die Industrie legte im April 1992 ein erstes Preisangebot vor. Dieses Angebot stellte mit Preisstand 12/91 auf einen Systempreis von 133,9 Millionen DM ab und ließ das Risiko weiterer Preissteigerungen erkennen. Explodierende Preise und das noch aus dem „Kalten Krieg“ stammende Anforderungsprofil waren Veranlassung, noch im April 1992 in das Entwicklungsprogramm einzugreifen (im Programmterminus „Reorientierung“ genannt).

Am 10. Dezember 1992 unterzeichneten die vier Verteidigungsminister eine Vereinbarung über die Neuorientierung des Programms unter der Bezeichnung „EUROFIGHTER 2000“ (EF 2000) und die Beauftragung eines Lenkungsausschusses. Diese viernationale Vereinbarung zielte auf eine Reduzierung des Preises und die Verwirklichung der neu definierten militärischen Forderungen.⁵⁷⁵ In der „Reorientierungsphase“ wurde mit einer kostenreduzierten Flugzeugauslegung, reduzierten Stückzahlen und einem zeitlich gestreckten Entwicklungs- und Beschaffungsprogramm sowohl der geänderten sicherheits- und verteidigungspolitischen Situation als auch den monetären Zwängen der Vertragsnationen Rechnung getragen. Deutschland handelte für sich eine Denkpause aus und musste erst 1995 eine abschließende Entscheidung treffen.

Als weitere Folge der „Reorientierung“ unterzeichneten die Inspektoren der vier Partnerluftwaffen am 21. Januar 1994 in Madrid das überarbeitete „European Staff Requirement for Development“ (ESR-D), auf dessen Basis die Entwicklungsarbeit bei der Industrie auf die operationellen Aspekte hingeleitet wurden.

Bereits 1995 waren vom Führungsstab der Luftwaffe Fü L V 6 die Grundsätze und Vorgaben für die Herstellung der Versorgungsreife und den Aufbau einer effektiven Einsatzunterstützung des Waffensystems EUROFIGHTER in der Nutzung in einem für die Luftwaffe neuartigen „Logistischen Konzept“ festgeschrieben worden. Dieses Konzept sah eine zustandsorientierte Materialerhaltung und konsequente zweistufige Instandsetzung („Two-Level-Maintenance Concept“) vor, wobei in der ersten Ebene generell nur noch luftwaffeneigene Kapazitäten zur Materialerhaltung in den Geschwaderstrukturen für Arbeiten am Luftfahrzeug vorgesehen waren. Die Materialerhaltung wurde in der zweiten logistischen Ebene konzentriert und die Abdeckung des operativen Bedarfs der Luftwaffe durch eine angemessene Beteiligung in gemeinsam mit der Industrie betriebenen „Kooperativen Einrichtungen“ für Triebwerks- und Zelleninstandsetzung sowie zur Systemunterstützung sichergestellt.⁵⁷⁶

In Deutschland diskutierte man Mitte der 90er Jahre hauptsächlich im parlamentarischen Bereich die Absicht, die Bestellung der EUROFIGHTER auf 140 (statt 180) zu kürzen, was allerdings auf deutscher Industrieseite auch zu einer Reduzierung des Programmanteils geführt hätte. In dieser Zeit war der Führungsstab der Luftwaffe deshalb häufig mit Unterrichtungen im Verteidigungsausschuss oder Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestags befasst. Schließlich begründete man die weiteren 40 EUROFIGHTER damit, dass mit ihnen Luftfahrzeuge TORNADO, die in naher Zukunft das Ende der Nutzungsdauer erreichen würden, ersetzt werden sollten.⁵⁷⁷

Auch die hohen Beschaffungskosten waren damals Gegenstand heftiger parlamentarischer Diskussionen, die ihren Vorlauf regelmäßig in entsprechenden Unterrichtungen des Verteidigungsausschusses oder Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestags durch den Führungsstab der Luftwaffe, meist durch den Inspekteur in eigener Person, hatten.⁵⁷⁸

⁵⁷⁵ Vgl. BMVg Fü L II 5, Bevollmächtigter Vertreter Fü L EF, Beitrag für „Soldat und Technik“ im Jahr 2000.

⁵⁷⁶ BMVg Fü L II 5, Bevollmächtigter Vertreter Fü L EF vom 16.04.2002, Beitrag für „Soldat und Technik“, Thema: „Die Rolle des EUROFIGHTER in der Luftwaffe“.

⁵⁷⁷ Vgl. BMVg Fü L V 6 vom 29.05.1995, Sprechzettel für den Inspekteur der Luftwaffe zur Unterrichtung der Berichterstatter des Verteidigungsausschusses und des Haushaltsausschusses zum Einzelplan 14 am 31.05.1995.

⁵⁷⁸ Vgl. BMVg Fü L V 6 vom 05.11.1996, Sprechzettel zum Thema Systemzuschlag EF 2000 für InspL zur 43. Sitzung des Verteidigungsausschusses am 06.11.1996.

In den Büros der zuständigen Referenten ging in der heißen Phase der Diskussion um den EUROFIGHTER oft erst sehr spät das Licht aus, weil entweder Anfragen aus dem parlamentarischen Bereich zu beantworten oder Berichte von den Printmedien zu kommentieren waren. Nicht zuletzt der Bundesrechnungshof war in dieser Zeit mit Stellungnahmen aus dem Führungsstab der Luftwaffe zu bedienen, um die Beschaffung von 180 Luftfahrzeugen zu begründen.⁵⁷⁹

Der Beschaffungsprozess und die Einführung in die Luftwaffe

Am 26. November 1997 entschied schließlich der Deutsche Bundestag die Beschaffung von 180 EUROFIGHTER, 140 Luftfahrzeuge als Ersatz für die F-4 PHANTOM / MiG-29 und 40 Luftfahrzeuge als „Multirole“ zur Ergänzung der TORNADO-Flotte. Der Entscheidung lagen Beschaffungskosten von rund 23 Mrd. DM und Entwicklungskosten von rund 8 Mrd. DM mit Preisstand 12/97 zugrunde.

Im Anschluss an die deutsche Beschaffungsentscheidung wurde nach der erfolgreichen Flug-erprobung in den vier EUROFIGHTER-Ländern im Dezember 1997 eine Vereinbarung der vier Verteidigungsminister zur Produktion von 620 Waffensystemen EUROFIGHTER unterzeichnet. Die Produktion sollte in drei „Tranchen“, beginnend mit 148 geordneten Luftfahrzeugen (erste Tranche), davon 44 für Deutschland, erfolgen.⁵⁸⁰

Nach Unterzeichnung des Beschaffungsvertrages am 21. September 1998 zur Produktion der ersten Tranche mit Auslieferungsbeginn ab 2002 hatte das EUROFIGHTER-Konsortium Ingenieurkapazitäten aus Teilen der Entwicklung in die Vorbereitung der Serienfertigung verlagert. Dies führte bereits 1998 zur zeitlichen Verschiebung von Entwicklungsanteilen. Die EUROFIGHTER-Industrie kam auch in der Folgezeit bei der Entwicklung in erheblichen Zeitverzug. In gleicher Weise kam es zu Verzögerungen in der Serienfertigung. Die Industrie hatte den Aufwand für die Serienvorbereitung völlig unterschätzt.⁵⁸¹

Die Entscheidung des Deutschen Bundestags im Jahr 1997 für die Beschaffung von 180 Kampfflugzeugen EUROFIGHTER basierte unter anderem auf der Luftwaffenplanung, die in vier Jagdgeschwadern betriebenen Jagdflugzeuge des Typs F-4F PHANTOM und MiG-29 durch ein modernes Jagdflugzeug der vierten Generation zu ersetzen. Darüber hinaus war geplant, zum Ende der Beschaffungsphase mit den letzten 40 der insgesamt 180 EUROFIGHTER die ältesten, dann an der Grenze der Lebensdauer stehenden, Luftfahrzeuge TORNADO zu ersetzen. Auf diese Planungen waren sowohl das Auslieferungs- und Umrüstprogramm als auch die Bewaffnungs- und Ausrüstungsplanung des Waffensystems EUROFIGHTER in der Luftwaffe ausgerichtet.

Nach der Entscheidung des Bundesministers der Verteidigung zur Neuausrichtung und Weiterentwicklung der Luftwaffe im Rahmen der „Erneuerung der Bundeswehr von Grund auf“ führten die neuen Luftwaffenplanungen im Zuge der Luftwaffenstruktur 5 zu nachhaltigen Änderungen im Bereich der Kampfflugzeuge. Die Neuplanungen richteten sich grundsätzlich sowohl an den geforderten Fähigkeiten der Luftwaffe als auch an operativen und wirtschaftlichen Grundsätzen, mit dem Ziel einer waffensystemübergreifenden Betrachtung, aus.⁵⁸²

Während die alte Planung lediglich einen „Austausch“ der Waffensysteme F-4 F, MiG-29 und TORNADO in fortbestehenden Strukturen der Jagdwaffe und der Jagdbomberverbände vor-

⁵⁷⁹ Vgl. BMVg FÜ L VI 6 vom 28.08.1997, Stellungnahme zum 4. Bericht EF 2000 des Bundesrechnungshofs. Der Bericht sollte zeitgleich mit der Beschaffungsvorlage des Bundesministeriums der Verteidigung dem Parlament vorgelegt werden.

⁵⁸⁰ Am 29./30.01.1998 wurden die Rahmenverträge für 620 EUROFIGHTER unterzeichnet.

⁵⁸¹ BMVg RÜ VI 5 - Az 90-15-10/25-4 vom 15.02.2002 an Staatssekretär Dr. Stützle, Auslieferung EUROFIGHTER und Auswirkungen auf den Anfangsflugbetrieb.

⁵⁸² BMVg FÜ L II 5, Bevollmächtigter Vertreter FÜ L EF vom 16.04.2002, Beitrag für „Soldat und Technik“, Thema: „Die Rolle des EUROFIGHTER in der Luftwaffe“.

gesehen hatte, stellte sich die Luftwaffe im Bereich der Kampfflugzeuge nach der Strukturänderung ab 2001 in neuer Gestalt dar. An Stelle der bisher vorgesehenen vier sollten nur noch drei Jagdgeschwader auf das Waffensystem EUROFIGHTER umgerüstet werden. Das vierte, nicht mehr für eine Umrüstung vorgesehene Jagdgeschwader 72 in Rheine war als Einsatzverband aufgelöst worden, wurde jedoch in Form einer Fluglehrgruppe bis 2006 weiter betrieben, um den bestehenden Ausbildungsbedarf für F-4F Besatzungen zu decken. Hinzu kamen zwei Jagdbombergeschwader, die mit mehrrollenfähigen EUROFIGHTER⁵⁸³ ausgestattet werden sollten.⁵⁸⁴

Die Zulaufplanung der deutschen EUROFIGHTER sah als erstes die Auslieferung eines sogenannten „Instrumented Production Aircraft“ (IPA) zum Nachweis der Erfüllung der Spezifikationen vor. Der erfolgreiche Erstflug des deutschen IPA 3 fand am 8. April 2002 mit dem EADS-Testpiloten Christian („Chris“) Worning bei der Fa. EADS in Manching statt. Damit war der Startschuss für die Auslieferung der Serienflugzeuge EUROFIGHTER gefallen.

In Vorbereitung auf die Übernahme der ersten Serienluftfahrzeuge EUROFIGHTER begann bereits 2002 die Erstausbildung der Luftfahrzeugtechniker, der Typenbegleit-Offiziere und Systemingenieure bei der EUROFIGHTER-Industrie. Die Typenbegleit-Offiziere wurden auf ihre Aufgabe vorbereitet, die umzurüstenden Verbände der Luftwaffe vor Ort (zunächst beim Jagdgeschwader 73 „S“) in den verschiedenen luftfahrzeugtechnischen Fachrichtungen zu unterstützen. Die Systemingenieure wurden in den Geschwadern auf entsprechenden Dienstposten eingesetzt oder bildeten ab April 2003 den fachlichen Kern in der kooperativen Einrichtung „Systemunterstützungszentrum Eurofighter“ in Manching (Kooperation mit der Firma EADS). Die Technische Schule der Luftwaffe 1 in Kaufbeuren führte dann ab 2003 die reguläre fachspezifische Ausbildung des technischen Personals durch.

Die Übernahme des ersten Serienluftfahrzeugs EUROFIGHTER durch die deutsche Amtsseite fand am 13. Februar 2003 in Manching statt. Der Zweisitzer GT001 (German Trainer, Werknummer 001) wurde im Anschluss an die Übernahme am 17. Februar 2003 an die Technische Schule der Luftwaffe 1 nach Kaufbeuren überführt und stand dort für die Ausbildung des technischen Personals zur Verfügung.

Ein wichtiger Meilenstein für den geplanten Betrieb des EUROFIGHTER durch die Luftwaffe wurde am 30. Juni 2003 erreicht, als im Rahmen einer internationalen Zeremonie am EADS-Standort Manching die Unterzeichnung der viernationalen sogenannten „Type Acceptance“ (Typenzulassung) für die Serienflugzeuge durch die Verteidigungsminister der vier Partnernationen erfolgte.⁵⁸⁵

Der EUROFIGHTER in der Luftwaffen-Nutzung

Nach Abschluss der Ausbildung der ersten zehn Luftwaffenpiloten auf dem EUROFIGHTER in einem sogenannten „Service-Instructor-Pilot-Training“ (SIPT)⁵⁸⁶ bei der Firma EADS-D in Manching wurden die bis dahin ausgelieferten Serien-Luftfahrzeuge EUROFIGHTER Ende April 2004 von Manching zum Jagdgeschwader 73 „Steinhoff“ nach Laage überführt und in die Verantwortung der Luftwaffe übergeben. Damit wurde der Flugbetrieb des EUROFIGHTER erstmals unter Bedingungen, Regeln und Verfahren der Luftwaffe durchgeführt. Der Start zu diesem für die Luftwaffe wichtigen Ereignis erfolgte am 30. April 2004 in einem feierlichen Akt durch Staatssekretär Dr. Eickenboom und den Inspekteur der Luftwaffe, Generalleutnant Stieglitz. Die wesentlichen Aufgaben im Rahmen des Anfangsflugbetriebes beim Jagdgeschwader 73 „S“ waren

⁵⁸³ Mehrrollenfähigkeit: Fähigkeit zum Luft/Luft- und Luft/Boden-Einsatz.

⁵⁸⁴ BMVg FÜ L II 5, Bevollmächtigter Vertreter FÜ L EF vom 09.04.2002, Beitrag für Zeitschrift „Maxibonn“.

⁵⁸⁵ Vgl. BMVg FÜ L II 5, Sachstandsbericht „EUROFIGHTER-Stand der Einführung“ vom 29.06.04.

⁵⁸⁶ Das „Service-Instructor-Pilot-Training“ begann am 04.09.2003.

die Durchführung des Truppenversuchs und die allgemeine fliegerische Ausbildung der Luftwaffenpiloten auf dem Waffensystem EUROFIGHTER.⁵⁸⁷

Im Jahr 2006 hieß es dann in Pressemitteilungen und Berichten:

„Umstieg von VW-Käfer auf Ferrari - Erste EUROFIGHTER landen im Jagdgeschwader 74 in Neuburg [25. Juli 2006]“.

An diesem Tag nahm die Luftwaffe damit offiziell den Flugbetrieb mit EUROFIGHTER in einem weiteren Jagdgeschwader auf. Mit diesem Ereignis wurde nicht nur auf dem Fliegerhorst Neuburg sondern auch bei der Luftwaffe eine neue Ära eingeleitet, denn das Jagdgeschwader 74 in Neuburg war der erste Einsatzverband der Luftwaffe, der mit dem EUROFIGHTER zur Wahrnehmung rein operativer Luftverteidigungs-Aufgaben ausgestattet wurde.⁵⁸⁸



Abb.: Fliegerhorst Neuburg: ...der EUROFIGHTER kommt und die PHANTOM geht

Zu den primären Aufgaben des Verbandes gehört die ständige Gestellung einer für den süddeutschen Raum zuständigen Alarmrotte von Jagdflugzeugen (bis dahin mit F-4F PHANTOM), die zur Wahrung der Sicherheit im Luftraum über Deutschland (Air Policing) beiträgt. Diese Alarmrotte besteht aus zwei Kampfflugzeugen, die zum Start in extrem kurzer Zeit bereit stehen müssen (Quick Reaction Alert Interceptor / QRA(I)). Am 3. Juni 2008 erfolgte schließlich beim Jagdgeschwader 74 die offizielle Übernahme der QRA(I)-Aufgabe mit dem EUROFIGHTER.

Ebenfalls in Neuburg a.d. Donau fand ein Jahr später am 16. März 2009 anlässlich der 10.000sten EUROFIGHTER-Flugstunde in der Luftwaffe ein Festakt im Beisein des Inspektors statt. In seiner Ansprache betonte dieser den hohen Stellenwert des Waffensystems:

„Der Anlass des heutigen Tages, die 10.000ste Flugstunde der Luftwaffe mit dem EUROFIGHTER ist neben den jüngsten Erfolgen, wie die Teilnahme an der Luftfahrtschau Aero India in Bangalore oder die mit ‚exzellent‘ absolvierte ‚NATO Readiness Evaluation‘ im JG 74 hier in Neuburg im Rahmen der hoheitlichen Wahrnehmung der Aufgabe ‚Sicherung des Deutschen Luftraumes‘, ein überzeugendes Beispiel dafür,

⁵⁸⁷ Vgl. BMVg FÜ L II 5, Entwurf für Artikel „EF 2000 - Ein Meilensteinbericht“ in: Europäische Sicherheit vom 08.07.2005.

⁵⁸⁸ Vgl. Jaenisch / Klügel v. 29.02.2007 in: Europäische Sicherheit 56/2007, Der Anfang ist gemacht - der Generationswechsel im Jagdgeschwader 74 auf EUROFIGHTER hat begonnen.

dass der EUROFIGHTER inzwischen ein ebenso verlässlicher wie unverzichtbarer Bestandteil der Luftwaffe geworden ist.“⁵⁸⁹

In einem Interview der Zeitschrift „IMS-Internationales Magazin für Sicherheit“ betonte der Inspekteur der Luftwaffe, Generalleutnant Stieglitz, im Mai 2008:

„Der EUROFIGHTER ist ein Schlüsselprojekt für die Zukunftsfähigkeit der Bundeswehr. [...] Nach der Übernahme der Alarmrotte im Jagdgeschwader 74 wird der nächste Meilenstein die Aufnahme des EUROFIGHTER-Flugbetriebes im Jagdbombergeschwader 31 ‚Boelcke‘ sein. Dieses Geschwader wird den EUROFIGHTER erstmalig in der Luft/Boden-Rolle einsetzen. Damit wird der EUROFIGHTER in Zukunft sowohl in der Luftverteidigung als auch in der Rolle Luftangriff das Rückgrat unserer Kampfflugzeugflotte bilden.“⁵⁹⁰

Dieser weitere Meilenstein der Luftwaffen-Planung wurde im Jagdbombergeschwader 31 „Boelcke“ - einem der ältesten fliegenden Einsatzverbände der Luftwaffe - mit dem Einflug der ersten EUROFIGHTER am 16. Dezember 2009 gesetzt. Hier wurde auch in der Luft/Boden-Rolle der Generationswechsel eingeleitet.⁵⁹¹



Abb.: Das Jagdbombergeschwader 31 „B“ in Nörvenich erhält am 16. Dezember 2009 seinen ersten EUROFIGHTER

Die weiteren Beschaffungsschritte und die Rollen Anpassung

Der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages hatte mit seinem Beschluss in der 65. Sitzung am 2. Dezember 2004 der Fortsetzung der Beschaffung des Waffensystems EUROFIGHTER mit der Tranche 2 zugestimmt und gleichzeitig die mehrrollenfähige Weiterentwicklung der EUROFIGHTER der Tranchen 2 und 3 im Rahmen der Rollen Anpassung beschlossen. In Hallbergmoos unterzeichneten am 14. Dezember 2004 die Eurofighter GmbH und die NETMA den internationalen Produktionsvertrag für die 236 EUROFIGHTER der Tranche 2. Im Dezember 2008 erfolgte dann die Auslieferung der ersten Tranche 2-Luftfahrzeuge an die Luftwaffe.

⁵⁸⁹ BMVg Fü L II 5, Sprechempfehlung für InspL anlässlich 10.000ste Flugstunde EUROFIGHTER am 16. März 2009 in Neuburg a.d. Donau.

⁵⁹⁰ Vgl. IMS-Internationales Magazin für Sicherheit, Ausgabe Mai / Juni 2008, S.25.

⁵⁹¹ Vgl. <http://www.luftwaffe.de/portal/a/luftwaffe> (12.03.2013).

Die Verträge mit den Firmen Eurofighter GmbH und Eurojet GmbH zur Beschaffung der Tranche 3a wurden am 31. Juli 2009 unterzeichnet. Im Gegensatz zur vollständigen Tranche 3, die die Lieferung von insgesamt 236 Luftfahrzeugen EUROFIGHTER vorsah (davon 68 für Deutschland), kommen mit Tranche 3a lediglich 112 Luftfahrzeuge zur Auslieferung (davon 31 für Deutschland). Die Beauftragung der Tranche 3 in zwei Schritten war erforderlich, da sich Großbritannien und Italien aufgrund budgetärer Engpässe nicht in der Lage sahen, die in der Regierungsvereinbarung Nr. 6 festgelegte Gesamtstückzahl der 3. Tranche zu beauftragen.

Am 28. Juli 2011 wurde eine Vereinbarung zur Streckung der unter Vertrag befindlichen Tranchen 2 und 3a getroffen. Diese Vereinbarung sieht unter anderem vor, die Auslieferung des letzten Luftfahrzeuges der Tranche 2 vom Jahr 2013 auf das Jahr 2014 zu verschieben. Das letzte Luftfahrzeug der Teiltranche 3a soll nunmehr anstatt im Jahr 2015 im Jahr 2018 ausgeliefert werden. Eine viernationale Entscheidung zur Tranche 3b muss noch getroffen werden.

Zur Weiterentwicklung des Waffensystems EUROFIGHTER in der Luft/Luft-Einsatzrolle und zur Schaffung einer Einsatzfähigkeit in der Luft/Boden-Rolle (Mehrrollenfähigkeit) werden gemeinsam mit den Partnernationen wesentliche Integrationsvorhaben als Rollen Anpassung in zwei Stufen durchgeführt.

Der Entwicklung der „1. Stufe der Rollen Anpassung“ wurde am 29. März 2007 durch den Deutschen Bundestag zugestimmt. Sie dient der Herstellung der Präzisionsfähigkeit in der Luft/Boden-Rolle. Damit sind die EUROFIGHTER der Tranche 2 und Tranche 3 zum mehrrollenfähigen Einsatz in der Luft/Luft- und Luft/Boden-Rolle ausgelegt. Die 2. Stufe der Rollen Anpassung beinhaltet die Abstandsfähigkeit des EUROFIGHTER. Sie muss noch viernational in Umfang und Zeitplan abgestimmt werden.

Der EUROFIGHTER wird - wie generell jedes fliegende Waffensystem - während der Nutzung weiterentwickelt und modifiziert. Das Spektrum reicht dabei von kleineren Mängelbeseitigungen bis hin zur Integration neuer Fähigkeiten und Waffen. Die Weiterentwicklung beinhaltet u. a. die Beschaffung und Integration definierter Luft/Luft- und Luft/Boden-Waffen und eines neuen Radars mit elektronischer Strahlschwenkung (E-Scan-Radar). Neben der Beschaffung und Integration neuer Effektoren und Sensoren wird auch das Gesamtsystem weiterentwickelt, um die Einbindung in den Verbund Aufklärung, Führung und Wirkung sicher zu stellen und die Voraussetzungen zur Teilnahme an teilstreitkraftübergreifenden, bündnisgemeinsamen vernetzten Operationen zu schaffen.

Die Rolle des Führungsstabs der Luftwaffe bei Export-Aktivitäten

Der Führungsstab der Luftwaffe war schon sehr früh in die Export-Aktivitäten der EUROFIGHTER-Industrie, speziell der Firma EADS-D, involviert. So waren die jeweiligen Referatsleiter und zuständigen Referenten des Fü L II 5 durch zahlreiche Vortragsreihen und Informationsbesuche im In- und Ausland zur Unterstützung der deutschen Luftfahrtindustrie in unterschiedliche Exportbemühungen eingebunden. Es fanden in den Ländern Norwegen, Niederlande, Griechenland, Österreich, Schweiz und Indien Gespräche mit den jeweiligen Luftwaffen statt. In Österreich, der Schweiz und Indien wurden sogar Kampagnen mit deutschen EUROFIGHTER zur Demonstration der Waffensystem-Fähigkeiten durchgeführt.

Das Bundesministerium der Verteidigung hatte, ebenso wie andere Stellen der Bundesregierung bis hin zur Bundeskanzlerin, zu dieser Zeit in zunehmendem Maße die von Deutschland geführten Exportkampagnen insbesondere auch durch politische Signale unterstützt. Am 17. September 2007 wies Staatssekretär Dr. Eickenboom die Einrichtung einer ministeriellen Arbeitsgruppe⁵⁹² zur Unterstützung der Firma EADS an. Der Chef des Stabes Fü L wies daraufhin am 19. September

⁵⁹² Arbeitsgruppe Export EUROFIGHTER (AGrEE), Hauptabteilung Rüstung / Führungsstab der Luftwaffe.

2007 an, eine Personalverstärkung von je einem Stabsoffizier für den fachtechnischen Anteil des Auftrages bei Fü L II 5 und für den operativen Anteil bei Fü L III 5 einzurichten.⁵⁹³

Deutsch-Österreichische Exportverträge

Als erster Exportkunde konnte Österreich⁵⁹⁴ im Jahr 2003 gewonnen werden. Die Eurofighter GmbH und das österreichische Bundesministerium für Landesverteidigung vereinbarten im Juni 2007 eine Anpassung des Liefervertrages auf letztlich 15 EUROFIGHTER. Da zum vertraglichen Auslieferungstermin noch kein Luftfahrzeug der Tranche 2 verfügbar war, verpflichteten sich die vier EUROFIGHTER-Partnernationen über einen NETMA-Vertrag insgesamt sechs Luftfahrzeuge aus der Tranche 1-Produktion (davon zwei von Deutschland) für Österreich zur Verfügung zu stellen. Die restlichen neun Luftfahrzeuge erhielt Österreich aus dem Bestand der Luftwaffe (Tranche 1) über einen Vertrag zwischen dem Bundesministerium der Verteidigung und dem österreichischen Bundesministerium für Landesverteidigung (Transfer Agreement).

Im Gegenzug erhielten die Nationen die für Österreich vorgesehenen 15 Luftfahrzeuge aus der Tranche 2-Produktion. Darüber hinaus wurden in einem weiteren Vertrag zwischen dem Bundesministerium der Verteidigung und dem österreichischen Bundesministerium für Landesverteidigung umfangreiche Unterstützungsleistungen festgelegt, die von deutscher Seite zur Inbetriebnahme der österreichischen Luftfahrzeuge und zur logistischen Unterstützung sowie zur Ausbildung von technischem und fliegerischem Personal erbracht werden mussten. Die Vertragsverhandlungen wurden auf deutscher Seite fachlich unter Federführung des Führungsstabs der Luftwaffe Fü L II 5 geführt.

Während der gesamten Zeit war ein österreichischer Verbindungsoffizier auf Basis einer Vereinbarung zwischen dem Führungsstab der Luftwaffe und dem österreichischen Bundesministerium für Landesverteidigung bei Fü L II 5 etabliert.

Am 12. Juli 2007 wurde auf dem Fliegerhorst Zeltweg in der Steiermark der erste österreichische EUROFIGHTER TYPHOON⁵⁹⁵ in Empfang genommen. Der letzte von insgesamt 11 ehemals deutschen EUROFIGHTER der Tranche 1 wurde am 24. September 2009 nach Österreich überführt.

Flugevaluierungen in der Schweiz und in Indien mit EUROFIGHTER der Luftwaffe

Die Beschaffungsbehörde der **Schweiz** (ARMASUISSE) hatte am 7. Januar 2008 eine Ausschreibung zur Beschaffung von 22 (optional 33) modernen Kampfflugzeugen initiiert, um ihre F-5 Tiger Kampfflugzeuge ab 2013 abzulösen. Die Angebotsaufforderung wurde u. a. an EADS-D mit EUROFIGHTER gerichtet (weitere: GRIPEN, RAFALE und F-18). Deutschland war in Abstimmung der vier EUROFIGHTER-Nationen „Lead Nation“ für die Exportkampagne in der Schweiz, d. h. die Firma EADS führte die Kampagne und das Bundesministerium der Verteidigung koordinierte die notwendige amtsseitige Unterstützung. Die Schweiz erwartete von allen Anbietern die Bereitstellung von Luftfahrzeugen des angebotenen Typs für umfangreiche Tests in 2008. Da die EUROFIGHTER-Industrie nicht über eigene Luftfahrzeuge verfügt, war EADS zwingend auf die Unterstützung der deutschen Amtsseite durch Beistellung von Luftfahrzeugen angewiesen.⁵⁹⁶ Die Erprobungskampagne in Emmen/Schweiz lief vom 5. November bis 6. Dezember 2008. Die Schweiz entschied sich aber letztendlich für die schwedische GRIPEN.

⁵⁹³ Vgl. Kurzmitteilung BMVg Fü L II 5 an InspL vom 9. Oktober 2007.

⁵⁹⁴ Der Vollständigkeit halber sei erwähnt, dass Großbritannien im Dezember 2005 im Rahmen von Regierungsabkommen 72 EUROFIGHTER an Saudi-Arabien verkauft und Oman auf gleicher Basis 12 Luftfahrzeuge im Dezember 2012 bestellt hatte.

⁵⁹⁵ Die Bezeichnung EUROFIGHTER TYPHOON wird nach einer Vereinbarung zwischen den Verteidigungsminister der vier EUROFIGHTER-Nationen und der Industrie für Exportzwecke verwendet.

⁵⁹⁶ Vgl. BMVg Rü III 2 / Fü L II 5 - Az 75-65-00/BMVg AGrEE, Vorlageentwurf vom 02.07.2008 an Staatssekretär Wolf.

Indien hatte im Jahr 2007 von Militärflugzeugherstellern Angebote für 126 mehrrollenfähige Kampfflugzeuge eingefordert. Für die Exportaktivitäten des Waffensystems EUROFIGHTER nach Indien war Deutschland zuständig. Am 8. Oktober 2007 fand unter der Leitung des Unterabteilungsleiters Rü III mit Fü L II 5 eine erste Besprechung zur „Amtsseitige[n] Unterstützung der EUROFIGHTER Exportkampagne in Indien“ statt. Neben der durch die Hauptabteilung Rüstung einzubringenden wehrtechnischen und vertragsrechtlichen Kompetenz wurde der operative und logistische Sachverstand durch den Führungsstab der Luftwaffe eingebracht.

Indien führte umfassende operationelle Vergleichstests der im Wettbewerb befindlichen Waffensysteme durch. Zur Unterstützung dieser Vergleichstests in Zuständigkeit der Industrie waren die EUROFIGHTER durch die Luftwaffe zu stellen.⁵⁹⁷ Die Erprobungskampagne erfolgte ab dem 22. Februar 2010 in Indien an unterschiedlichen Luftwaffenbasen. Indien entschied sich schließlich für die französische RAFALE.

Übungen, Kommandos und Einsätze

Im September und Oktober 2009 wurden erstmals deutsche EUROFIGHTER im Rahmen des „NATO Air Policing Baltikum“ eingesetzt. Das neue Kampfflugzeug hat sich während dieses ersten NATO-Einsatzes außerhalb des Hoheitsgebietes einer der EUROFIGHTER-Partnernationen bewährt.

Vom 11. bis zum 15. Februar 2009 verlegten vier EUROFIGHTER des Jagdgeschwaders 73 „S“ aus Laage mit Luftbetankung durch einen A 310 „Multi Role Transport Tanker“ der Luftwaffe nach Bangalore in Indien, um auf Einladung der indischen Luftwaffe an der größten Luftfahrtmesse Asiens, der AERO INDIA 2009, teilzunehmen. Der Leiter der deutschen Delegation, Brigadegeneral Harald Riedel, äußerte sich zur Verlegung der EUROFIGHTER nach Indien so:

*„Für die deutsche Luftwaffe bot sich erstmals die Möglichkeit, Eurofighter eigenständig über eine Distanz von rund 8.200 Kilometer zu verlegen. Durch die Flugzeugbetankung mit den beiden A 310 MRTT sammelten das Jagdgeschwader 73 und unsere Luftwaffe insgesamt wertvolle Erfahrungen, die es nun in der Heimat zu analysieren und auszuwerten gilt. Gerade die Fähigkeit, in naher Zukunft mit luftwaffeneigenen Flugzeugtankern in entfernte Einsatzgebiete zu gelangen, ist für die deutsche Luftwaffe etwas Neues. Bisher waren wir immer auf die Unterstützung von NATO-Partnern angewiesen.“*⁵⁹⁸

Im Sommer 2012 nahmen das Jagdgeschwader 74 mit acht EUROFIGHTER und die Flugbereitschaft des Bundesministeriums der Verteidigung mit einem A 310 MRTT vom 7. bis 22. Juni mit großem Erfolg an der Hochwertübung „RED FLAG ALASKA“ teil. Mit der Teilnahme der Luftwaffe an dieser Übung konnte erstmals das Waffensystem EUROFIGHTER in einem anspruchsvollen komplexen Luftkriegsszenario eingesetzt werden.

Ausblick

Während eines offiziellen Aktes im bayerischen Manching wurde am 28. Februar 2013 der 100. EUROFIGHTER von der Industrie an die deutsche Luftwaffe übergeben. Die Jubiläumsmaschine ist für das Jagdbombergeschwader 31 „Boelcke“ in Nörvenich vorgesehen.

Mit dem EUROFIGHTER verfügt die Luftwaffe über eines der modernsten Kampfflugzeuge, das sowohl den derzeitigen als auch den künftigen operationellen Forderungen für den Einsatz in der Luftverteidigungs- und Luftangriffsrolle entspricht. Mit seinem Leistungspotenzial trägt der EUROFIGHTER zur Stärkung des Fähigkeitsprofils der Streitkräfte über das gesamte Einsatz-

⁵⁹⁷ Vgl. BMVg Rü III 2 / Fü L II 5 - Az 75-65-00/BMVg AGrEE, Vorlageentwurf vom 26.02.2009 an Staatssekretär Wolf.

⁵⁹⁸ Vgl. <http://www.luftwaffe.de/portal/a/luftwaffe> (12.03.2013).

spektrum der Bundeswehr von Dauereinsatzaufgaben in Deutschland wie dem Air Policing, über Stabilisierungsoperationen niedriger bis hin zu Eingreifoperationen hoher Intensität bei.



Abb.: Auslieferung des 100. EUROFIGHTER an die Luftwaffe

Die Mehrrollenfähigkeit des EUROFIGHTER ist ein Kernelement in der Weiterentwicklung des Fähigkeitsprofils der Luftwaffe. Deshalb ist der EUROFIGHTER in allen Geschwadern, in denen er eingesetzt wird, für den mehrrollenfähigen Einsatz vorgesehen.⁵⁹⁹ Hierdurch werden sowohl im Übungsflugbetrieb als auch im operationellen Einsatz deutliche Synergieeffekte erwartet.

6.12 Entwicklung und Beschaffung des Hubschraubers NH90

Als Voraussetzung für den wirkungsvollen und flexiblen Einsatz eigener Kräfte sind neben der strategischen auch die operative Verlegefähigkeit und die taktische Beweglichkeit im Einsatzgebiet von großer Bedeutung.

Der Führungsstab der Luftwaffe hatte deshalb bereits in den 1970er Jahren das Vorhaben für die Beschaffung eines neuen Hubschraubermodells als Ersatz für den Hubschrauber BELL UH-1D auf den Weg gebracht.

Fü L VII 3 definierte in der „Taktischen Forderung“ (TaF) für einen „Leichten Transport- und SAR-Hubschrauber“ (LT/SAR) vom 24. Oktober 1978⁶⁰⁰ die militärischen Grundlagen und legte in der „Militärisch-Technischen Zielsetzung“ (MTZ) vom 22. März 1983⁶⁰¹ die militärischen Anforderungen an den neuen Hubschrauber fest.

Das Vorhaben wurde nach Unterzeichnung der „Militärisch-Technisch-Wirtschaftlichen Forderung für das Waffensystem Leichter Transport- und SAR-Hubschrauber“ (LT/SAR)“ am 16. Mai 1990 durch den Inspekteur der Luftwaffe und den Hauptabteilungsleiter Rüstung eingeleitet.

Im Einsatzkonzept „Waffensystem Hubschrauber Luftwaffe“ vom 25. Juni 1998⁶⁰² beschrieb Fü L VII 3 die Aufgaben und den Einsatzbereich des neuen Hubschraubers wie folgt:

Die Hubschrauber der Luftwaffe tragen im Frieden, in der Krise und im Krieg als flexibles Mittel zur Einsatzunterstützung dazu bei, die Einsatzbereitschaft, Beweglichkeit und Schlagkraft der

⁵⁹⁹ Vgl. <http://www.europaeische-sicherheit.de/Ausgaben/2011/08> (16.03.2013).

⁶⁰⁰ Billigung durch den Staatssekretär am 8. Mai 1979.

⁶⁰¹ Billigung durch den Staatssekretär am 4. Mai 1983.

⁶⁰² BMVg Fü L VII 3 - Az 31-05-13-11 vom 25.06.1998, Einsatzkonzept für das Waffensystem Hubschrauber Luftwaffe.

Streitkräfte zu erhalten und zu erhöhen. Neben den allgemeinen Aufgaben Lufttransport von Personal und Material sind die spezifizierten Hauptaufgaben

- Einsätze im Auftrag der Vereinten Nationen (VN),
- Lufttransport von Kranken, Verletzten und Verwundeten,
- Einsätze für den Such- und Rettungsdienst (SAR/Search and Rescue) sowie für den bewaffneten Such- und Rettungsdienst (CSAR/Combat SAR),
- Einsätze im Rahmen der Krisenreaktion (KR) und die
- Unterstützung von Operationen im Rahmen von Bündniseinsätzen.

Anfänglich plante der Führungsstab der Luftwaffe die Beschaffung von 42 Transporthubschraubern vom Typ NH90, die für den Transport von Personal (max. 20 Personen), Material (über 2,5 Tonnen Nutzlast) und für die Aufgabe des „Bewaffneten Such- und Rettungsdienstes“ (Combat SAR) vorgesehen waren.

Nach eingehenden Studien der „NATO Industrial Advisory Group“ beschlossen die vier NATO-Mitgliedsstaaten Frankreich, Italien, Holland und Deutschland zu Beginn der neunziger Jahre, gemeinsam einen neuen Hubschrauber zu bauen.⁶⁰³ Um die Interessen der Länder unter einem Dach zu bündeln, wurde im Februar 1992 die „NATO Helicopter Management Agency“ (NAHEMA) gegründet, die dann als Auftraggeber gegenüber der Luftfahrtindustrie auftrat. Ihr Pendant auf Herstellerseite bildet ein Joint Venture namens „NATO Helicopter Industries“ (NHI), an dem die holländische Firma Fokker, die italienische Firma Agusta sowie die Unternehmen Eurocopter Frankreich und Eurocopter Deutschland beteiligt sind. Als General-Auftragnehmer steuert NHI sämtliche Aktivitäten im Rahmen der Entwicklung und Produktion und verteilt die Aufgaben zur Herstellung des Hubschraubers an die beteiligten Firmen.

Die Auslegung des NH90 verfolgt das Prinzip, möglichst viele Gemeinsamkeiten sowohl in den Basissystemen wie in den Subsystemen zu erreichen. Darüber hinaus wurde ein möglichst hoher Integrationsgrad der Avioniksysteme angestrebt, um die Fähigkeit zur Durchführung der von den verschiedenen Partnern geforderten taktischen Missionen sicherzustellen.

Eine optimierte Auslegung der Schnittstelle zwischen Mensch und Maschine führte zu einer deutlichen Reduzierung der Arbeitslast für die Besatzung. Die hervorragenden Flugeigenschaften des NH90 wurden durch eine Fly-by-Wire-Flugsteuerung ergänzt, für die keine mechanischen Notsysteme vorgesehen sind. Damit verfügt der NH90 weltweit als erster in Serie gebauter Hubschrauber über eine solche Flugsteuerung.⁶⁰⁴

Den NH90 gibt es in zwei Versionen, die auf der Entwicklungsspezifikation für einen „Taktischen Transport Hubschrauber“ (TTH) und einen „NATO Fregatten Hubschrauber“ (NFH)⁶⁰⁵ basieren. Die Varianten auf der Basis dieser zwei Grundversionen spiegeln die unterschiedlichen nationalen Forderungen wider. In die Bundeswehr sollten zwei Varianten der Version TTH eingeführt werden: der LTH / Heer (Leichter Transporthubschrauber) für das Heer und der LTH/SAR (Leichter Transporthubschrauber / Search and Rescue) für die Luftwaffe.⁶⁰⁶

Für 21 der insgesamt 42 NH90 LTH/SAR für die Luftwaffe war darüber hinaus die Beschaffung einer CSAR-Ausstattung vorgesehen. Die 21 betroffenen Hubschrauber sollten durch zusätzliche Modifikationen in der Lage sein, den CSAR-Rüstsatz aufzunehmen. Diese Ausstattung sollte u.a. ein Luft/Luft-Flugkörper-System, ein LINK 16-fähiges Datenfunksystem, eine elektronische Kampf- und Selbstschutzausstattung sowie die Befähigungen zur vollen Nachtsichtfähigkeit und zur Betankung in der Luft umfassen.

⁶⁰³ Im Jahr 2001 schlossen sich Portugal und 2007 Belgien an.

⁶⁰⁴ Vgl. <http://de.wikipedia.org/wiki/NH90#Geschichte> (24.03.2013).

⁶⁰⁵ Da der NFH bis heute die Serienreife nicht erreicht hat, gibt es auch noch keinen Vertrag zur Beschaffung dieser Variante.

⁶⁰⁶ Vgl. http://www.europaeische-sicherheit.de/alt/2004/2004_03/2004,03,03,01.html (28.03.2013).

Am 18. Dezember 1995 hob der erste Prototyp des NH90 in der TTH-Version zum Erstflug ab, im Dezember 1999 startete der fünfte und letzte Prototyp in der Version NFH für die Marine zu seinem Jungfernflug.

Nachdem am 30. Juni 2001 der Vertrag über das erste Los zwischen NAHEMA und NHI geschlossen worden war, lief die Produktion an. Der Erstflug der ersten Vorserienmaschine fand in Donauwörth im Jahr 2004 statt.

Die Industrie konnte die vertraglich vereinbarten Auslieferungen jedoch nicht einhalten. Daher erklärte sich das Heer bereit, Hubschrauber in einer Vorserienkonfiguration zu übernehmen. Diese Vorserienmaschinen sollen zu Lasten der Industrie später auf den Serienstand hochgerüstet werden. Die Auslieferung verzögerte sich im Laufe der Zeit jedoch immer mehr. Daher beschlossen Luftwaffe und Heer weitere Maschinen in einer verbesserten Vorserienkonfiguration zu übernehmen. Die Hersteller hatten mehrfach mit Schwierigkeiten in der Produktion zu kämpfen, so dass sich auch diese Auslieferung weiter verzögerte. Da absehbar war, dass es nach den letzten Vertragsanpassungen zu einem Zeitraum von fast zwei Jahren ohne Auslieferung weiterer Hubschrauber kommen würde, kamen Heer, Luftwaffe und Industrie im Februar 2010 überein, jeweils sechs weitere Hubschrauber in der verbesserten Vorserienkonfiguration zu übernehmen. Die Auslieferung der ersten Serienhubschrauber an Deutschland wurde damals für 2013 erwartet.



Abb.: Hubschrauber NH90

Auch bei der Version „LTH/SAR Enhanced“ für die Luftwaffe, die für CSAR-Einsätze bestimmt war, zeigten sich früh Schwierigkeiten in der Entwicklung. Der Zulauf der ersten Hubschrauber war für 2011 geplant, die dazu nötigen Rüstsätze sollten bis 2014 komplett sein. Im Jahr 2008 verdichtete sich die CSAR-Problematik immer mehr. Nach thematischer Aufbereitung durch den Führungsstab der Luftwaffe fand am 11. Juli 2008 bei Staatssekretär Wolf eine Besprechung u.a. mit Teilnahme des Stellvertreters des Inspektors und eines Vertreters des Referats FÜ L III 5⁶⁰⁷ statt. Abschließend entschied der Staatssekretär, die Realisierung einer CSAR-Fähigkeit auf Basis des NH90 abzuberechnen.⁶⁰⁸

⁶⁰⁷ Für das Projekt NH90 lag die operationelle Zuständigkeit bei BMVg FÜ L III 5, die fachliche bei FÜ L II 4.

⁶⁰⁸ Büro Sts Wolf vom 14. Juli 2008, Realisierung der CSAR Fähigkeit: „Das Vorhaben NH90 CSAR ist abzuberechnen.“

Die Luftwaffe erhielt am 21. Oktober 2010 den ersten Hubschrauber vom Typ NH90 für das neu aufgestellte Hubschraubergeschwader 64 in Holzdorf.⁶⁰⁹

Ab dem 1. Januar 2013 wurden alle NH90 dem Heer unterstellt und sollen an den Standorten Faßberg, Niederstetten und Bückeburg eingesetzt werden. Nach dem jüngsten Rüstungskonzept vom Oktober 2011 und dem Beschluss des Deutschen Bundestages Anfang 2012 zur künftigen Ausrichtung will die Bundeswehr nunmehr 80 Hubschrauber vom Typ NH90 (von ehemals geplanten 122) beschaffen. Die Marineversion ist noch nicht in der Beschaffung vorgesehen.⁶¹⁰

6.13 Das Transportflugzeug Airbus A400M

Das von der Firma Airbus Military, einer Tochterfirma des EADS-Konzerns, völlig neu entwickelte militärische Transportflugzeug Airbus A400M soll den gestiegenen Anforderungen an militärische Lufttransportleistungen gerecht werden und als „strategischer Transporter“ durch hohe Reichweite, Geschwindigkeit, Ladekapazität und flexible Einsatzmöglichkeiten den europäischen Streitkräften die Möglichkeit geben, bei auftretenden außereuropäischen Krisen schnell zu reagieren und hinreichende Transportkapazitäten bereitzustellen.

Um die Fähigkeit zur strategischen Verlegefähigkeit aufzubauen und die operative Verlegefähigkeit zu verbessern, plante die Luftwaffe Anfang der 1980er Jahre die Einführung eines „Future Transport Aircraft“.

Der letztendlich nach langen Abstimmprozessen entwickelte A400M besitzt die Fähigkeit zum Verwundeten-Lufttransport und zur Durchführung von Luftlande- und Evakuierungsoperationen. Der Transporter kann in der Luft betankt werden, aber auch andere Luftfahrzeuge und Hubschrauber betanken, wodurch die Verlegefähigkeit der Streitkräfte insgesamt verbessert wird. Das Fahrwerk erlaubt den Einsatz von kurzen und unbefestigten Start- und Landebahnen. Mit seinem sehr großen Laderaum ist der A400M in der Lage, das gesamte konzeptionell für den Lufttransport vorgesehene Spektrum militärischer Fahrzeuge und Ausrüstung der Bundeswehr zu transportieren.

Der Airbus A400M soll in verschiedenen europäischen Luftwaffen den veralteten Bestand an Transportflugzeugen ersetzen. Obwohl hauptsächlich für den militärischen Einsatz konzipiert und entwickelt erfolgt die Zulassung des Luftfahrzeugs nach den Richtlinien des zivilen Flugzeugbaus; ein Umstand, der maßgeblich zur Komplexität der Entwicklung und zur Verteuerung beitrug.⁶¹¹

Als erstes militärisches Flugzeug des Airbus-Konzerns steht die A400M zugleich für das Bestreben der europäischen Nationen, bei der Neubeschaffung von Wehrtechnik auf europäische Unternehmen zu setzen. Nie zuvor haben sich so viele Nationen zusammengeschlossen, um ein gemeinsam spezifiziertes Waffensystem zu realisieren und nie zuvor wurde ein gemeinschaftlicher Beschaffungsvorgang in dieser Größenordnung im Rahmen eines einzigen Vertrages abgewickelt. Deutschland und Frankreich sind die größten Abnehmer des Militärtransporters. Daneben haben auch Belgien, Großbritannien, Luxemburg, Spanien und die Türkei dieses Luftfahrzeug bestellt.

Die am Programm beteiligten Luftstreitkräfte haben sich darauf verständigt, den A400M mit einem Höchstmaß an Gemeinsamkeiten unter Abstützung auf existierende industrielle Organisationen und Verfahren zu betreiben und logistisch zu versorgen, um die Interoperabilität

⁶⁰⁹ Bundeswehr-Aktuell, NH90: Ein Rechner mit Rotorblättern, 08/15/2011. (24.03.2013).

⁶¹⁰ Vgl. www.bmvg.de vom 21. Oktober 2011: Minister de Maizière billigt Umrüstung. (25. Oktober 2011) und www.hardthoehenkurier.de/pdfs/2012-02/42-43.pdf (02.04.2013).

⁶¹¹ Vgl. Strategie & Technik vom 18. August 2010, Seite 6, Risikomanagement am Beispiel A400M.

zu fördern, Duplizierungen zu vermeiden und gemeinsam eine Optimierung der Lebenswegkosten des Systems zu erreichen.

Gleichwohl war die Entscheidung für eine europäische Eigenentwicklung nicht unumstritten. In Deutschland favorisierte der damalige Verteidigungsminister Volker Rühle die Idee einer Zusammenarbeit von Antonow und Airbus, mit dem Ziel, das neu auf den Markt gekommene ukrainische Transportflugzeug ANTONOW AN-70 weiterzuentwickeln, anstatt Airbus allein mit dem Neubau eines „Future Large Aircraft“ zu beauftragen.⁶¹² Später geriet die geplante Anzahl von 73 Airbus-Transportflugzeugen für die Luftwaffe in die Kritik, namentlich wegen des hohen Preises, und wurde auf 60 Stück verringert.

Als Anfang der 1980er Jahre der Bedarf erkannt wurde, den allmählich veraltenden Bestand an Transportflugzeugen, wie zum Beispiel die HERCULES C-130 oder die TRANSALL C-160, in den europäischen Ländern zu ersetzen, gründeten Aerospatiale, British Aerospace, Lockheed und Messerschmitt-Bölkow-Blohm im Dezember 1982 das „Future International Military/Civil Airlifter-Konsortium“, um die Machbarkeit eines gemeinsamen Militärtransporters zu untersuchen.⁶¹³

Im Jahr 1985 vereinheitlichten die Verteidigungsminister der „Independent European Programme Group“ die Anforderungen an das Transportflugzeug, was den Weg für eine internationale Zusammenarbeit in diesem Projekt freimachte. Im Jahr 1988 lag dann ein Anforderungsprofil („Outline Staff Target“) für das neue Luftfahrzeug vor. 1991 wurde in Rom das „EuroFlag-Konsortium“ gegründet, das die Entwicklung und den Bau eines „Future Large Aircraft“ übernehmen sollte. Im Jahr 1995 wurde das Projekt „Future Large Aircraft“ von Airbus fortgeführt und ein Jahr später die inzwischen geänderten Anforderungen in den „European Staff Requirements“ aktualisiert. Im September 1997 legten sieben Nationen⁶¹⁴ eine Angebotsaufforderung vor und entschieden sich im Dezember desselben Jahres grundsätzlich für das nun A400M genannte Flugzeug, wobei die bindenden Zusagen ausblieben.

Im Juni 2001 wurde die Rüstungsbehörde OCCAR⁶¹⁵ als Vertragspartner für das Projekt bestimmt. Der am 18. Dezember 2001 in Brüssel unterzeichnete Vertrag über die Lieferung von insgesamt 196 Luftfahrzeugen trat jedoch nicht in Kraft. Erst am 27. Mai 2003 wurde in Bonn nach weiteren Verhandlungen der endgültige Vertrag über insgesamt 180 Transportflugzeuge unterschrieben und im selben Monat auch das Triebwerk eines europäischen Konsortiums für das Luftfahrzeug ausgewählt.⁶¹⁶ Am 26. Juni 2008 wurde der Transporter bei EADS in Sevilla offiziell der Öffentlichkeit vorgestellt.

Ende des Jahres 2007 wurde - mit dem Ziel der Serienproduktion ab 2008 - zwar mit dem Bau des ersten Prototypen begonnen, aber noch im selben Jahr gab Airbus Military bekannt, dass es zu einer Verzögerung von zweimal sechs Monaten kommen würde.⁶¹⁷

⁶¹² Seher, Dietmar, Ost-West-Rüstungsprojekt vor dem Scheitern. Berliner Zeitung vom 22. Oktober 1997.

⁶¹³ http://de.wikipedia.org/wiki/Airbus_A400M (13.03.2013).

⁶¹⁴ Deutschland, Frankreich, Belgien, Großbritannien, Luxemburg, Spanien und die Türkei.

⁶¹⁵ OCCAR (Organisation Conjointe de Coopération en Matière d'Armement) ist eine Organisation für gemeinsame Rüstungszusammenarbeit (Italien, Frankreich, Bundesrepublik Deutschland, Großbritannien).

⁶¹⁶ Vgl. BMVg Fü L II 4, Vortragsnotiz an InspL vom 02.05.2003, Beitrag zur 25 Mio. €-Vorlage für den Deutschen Bundestag zur Beschaffung A400M.

⁶¹⁷ Vgl. BMVg Fü L II 4, Vortragsnotiz an InspL vom 04.06.2008 zu Verzögerungen bei der Auslieferung der Luftfahrzeuge A400M. Die zweimal sechs Monate waren vertragsrechtlich begründet: sollte Airbus eine Verzögerung von mehr als sechs Monaten eingestehen, so wären die beteiligten Nationen berechtigt, aus dem A400M-Programm auszusteigen, was aber nicht geschehen ist.



Abb.: Prototyp A400M

In der Folge kam es wegen der hohen Brisanz zu mehreren Gesprächsrunden innerhalb des Bundesministeriums der Verteidigung und im parlamentarischen Bereich. Die fachliche Vorbereitung dieser und aller weiteren Gespräche erfolgte in den zuständigen Referaten des Führungsstabs der Luftwaffe (Fü L II 4 und Fü L III 5) und der Hauptabteilung Rüstung (Rü VI 2). So hatte das Referat Fü L II 4 unter anderem am 22. Juli 2007 eine umfassende Sprechempfehlung für den Chef des Stabes Fü L anlässlich eines Berichterstatter-Gesprächs im Deutschen Bundestag zum Thema „Aktueller Sachstand A400M sowie Folgen einer eventuellen Lieferverzögerung“ zu erstellen.

Der „Rollout“ des ersten Luftfahrzeugs erfolgte am 26. Juni 2008 in Sevilla, die ersten Bodentests begannen am 3. September 2009. Der Erstflug fand am 11. Dezember 2009 statt.⁶¹⁸



Abb.: Der A400M am Tag des Erstfluges am 11. Dezember 2009

⁶¹⁸ Vgl. flugrevue.de - A400M, Das Testflugzeug MSN001 - Rollout in Sevilla (24. November 2012) und Flugrevue vom 11. Dezember 2009 - A400M startet in Sevilla zum Erstflug (15. Februar 2012).

Die ursprünglich für den Oktober 2009 geplante Erstausslieferung wurde ebenfalls zunächst um sechs Monate verschoben - mit dem Risiko einer Verzögerung um weitere sechs Monate. Frankreich sollte somit im Frühjahr 2010 den ersten A400M erhalten, die deutsche Luftwaffe wäre 2011 an die Reihe gekommen. Da nicht alle alten HERCULES- und TRANSALL-Transportflugzeuge so lange im Einsatz bleiben konnten, suchten die Bestellnationen des A400M nach Zwischenlösungen. Der Führungsstab der Luftwaffe entschied, sechs ANTONOW AN-124-100 zu chartern.⁶¹⁹ Die US Firma Lockheed Martin gab zudem ein Leasingangebot über vier HERCULES C-130J ab.

Am 22. April 2008 wurde von Airbus Military in Sevilla bekanntgegeben, dass die internen Kosten für das Projekt um 1,4 Milliarden Euro gestiegen seien. Man wollte jedoch nicht beziffern, wie hoch die Gesamtkosten des Entwicklungsprogramms seien. Weiterhin wurde bestätigt, dass Airbus noch immer Probleme mit den Triebwerken des A400M habe.⁶²⁰ Weitere Verzögerungen durch Triebwerksprobleme und die Verschiebung des Erstflugs auf Ende 2009 gab die Firma zusammen mit einer Kostensteigerung um nochmals 314 Millionen Euro am 24. November 2008 bekannt.⁶²¹

Am 10. Januar 2009 veröffentlichte die Financial Times Deutschland einen Artikel, demzufolge der Airbus-Konzern „vor einer kompletten Überarbeitung des 20-Mrd.-Euro-Festpreisauftrags für 180 Maschinen“ stehe. Als Grund wurde genannt, dass momentan weder das geplante Eigengewicht des Flugzeugs noch die angepeilte Nutzlast erreicht werden könnten. Es werde nunmehr von einer Auslieferung im Jahre 2013 ausgegangen. Im Einzelnen gäbe es Probleme mit der Triebwerkssoftware, der Lautstärke des Propellerantriebs, der Flugzeugsteuerung und einem um 12 t zu hohen Gewicht des Flugzeugs; außerdem sei die Laderampe im Augenblick nicht in der Lage, einen Panzer in das Flugzeug rollen zu lassen, ohne dass diese am Übergang Rampe-Flugzeug Schaden nähme.⁶²²

Am 3. Februar 2009 wurde bekannt, dass Airbus Military wegen des erhöhten Finanzbedarfs infolge der technischen Probleme und der Programmverzögerung nicht mehr unbedingt an der Realisierung festhalte.⁶²³ Aufgrund der schweren technischen Probleme, der langen Verzögerung des ganzen Projektes sowie der hohen Kostensteigerungen wurde in der politischen Diskussion weder ein Abbruch des Projekts noch eine Alternativplanung ausgeschlossen.

Am 24. Juli 2009 vereinbarten die Verteidigungsminister der beteiligten Länder jedoch vorerst ein Festhalten an dem Projekt und eine Neuplanung von Finanzierung und Terminen innerhalb eines halben Jahres. Mit einer Verzögerung von vier Jahren gegenüber der ursprünglichen Planung wurde gerechnet.

Im Januar 2010 wurden erstmals durch die Industrie formal Mehrkosten geltend gemacht. Aufgrund ihrer eigenen Entscheidung für das problembehaftete Triebwerk sah Airbus eine Mitverantwortung bei den Besteller-Nationen und drohte mit der Einstellung des Projektes, sollten diese bis Ende Januar 2010 keine Zusage zur Beteiligung an den Mehrkosten abgegeben haben.⁶²⁴

Nachdem das A400M-Programm aufgrund zeitlicher Verzögerungen in der Entwicklung in Schwierigkeiten gekommen war und die Firma Airbus Military erklärt hatte, unter den bisherigen finanziellen Rahmenbedingungen das Programm nicht weiterführen zu können, hatte man sich schließlich nach teilweise schwierigen Verhandlungen doch noch am 5. März 2010 im Grundsatz

⁶¹⁹ SALIS: Strategic Airlift Interim Solution (Zwischenlösung für den strategischen Lufttransport). SALIS ist ein gemeinsames Programm europäischer Nationen und Kanadas, um militärische strategische Lufttransportaufgaben eigenständig und zeitnah zu lösen.

⁶²⁰ Reuters Deutschland, 22. April 2008, Militärtransporter kommt Airbus teuer zu stehen. (15. Februar 2012).

⁶²¹ Vgl. BMVg Rü VI 2 und Fü L II 4, Vorlage an Sts Wolf vom 28.10.2008 zu technischen und operationellen Defiziten beim A 400M.

⁶²² Financial Times Deutschland vom 10. Januar 2009, A400M-Technik überfordert Airbus.

⁶²³ Spiegel online vom 3. Februar 2009, H. Kazim, A. Seith: Airbus-Projekt A400M steht auf der Kippe.

⁶²⁴ Vgl. Financial Times Deutschland vom 3. Januar 2010, Airbus-Chef plant Stopp des A400M.

auf die Fortführung des Programms mit der sogenannten „Berliner Erklärung“ geeinigt. Trotz der hohen Mehrkosten wollten die Käuferländer und die Industrie am Bau des A400M festhalten. Die Länder sollten einer Preiserhöhung um zehn Prozent (etwa zwei Mrd. Euro) zustimmen.

Am 5. November 2010 gab Airbus Military bekannt, dass die Finanzierung des A400M sichergestellt sei. Man hatte sich mit den sieben Käuferländern auf eine Lösung für den Militärtransporter u.a. wie folgt geeinigt:

- Deutschland bestellt 53 statt wie geplant 60 Luftfahrzeuge; die übrigen sieben Bestellungen werden in eine Option umgewandelt.⁶²⁵
- Die Bundeswehr verzichtet auf die geforderte vollautomatische Tiefflugfähigkeit des A400M. „Mit diesen Maßnahmen wird der deutsche Anteil an der Preiserhöhung von rund 670 Millionen Euro kompensiert.“
- Frankreich soll im Jahr 2013 ein erstes Luftfahrzeug bekommen. Die Auslieferung der ersten Militärtransporter an die Bundeswehr ist für November 2014 geplant. Bis 2020 sollen alle Luftfahrzeuge für die deutsche Luftwaffe ausgeliefert sein.⁶²⁶

Als Konsequenz dieser Vereinbarungen begann in Deutschland bei der Firma Airbus in Bremen im November 2010 die Produktion der Baugruppen des ersten Serienmodells.



Abb.: Prototyp A400M bei Flugerprobungen

Im Zuge der parlamentarischen Befassung der A400M-Vertragsergänzung im Verteidigungs- und Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages wurde die Fortsetzung des Programms A400M am 26. Januar 2011 gebilligt.⁶²⁷ In einem Bericht des Bundesministeriums der Verteidigung vom September 2011 hieß es:

„Der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages hat der Fortsetzung des Programms in seiner 44. Sitzung am 26. Januar 2011 zugestimmt. Zugleich hat er das Bundesministerium der Verteidigung aufgefordert, mit der Firma Airbus Military [...] die Weitergabe von 13 Luftfahrzeugen des Typs A 400M aus dem verbindlichen Be-

⁶²⁵ Für die Ausstattung der Luftwaffe sind heute die ehemals geplanten 60 Transporter A400M wie folgt vertraglich geregelt: 7 Transportflugzeuge sind optional geordert, von den 53 verbindlich geordneten Luftfahrzeugen sollen 13 Stück durch Airbus Military unmittelbar an Drittkunden weiterverkauft werden.

⁶²⁶ Vgl. http://de.wikipedia.org/wiki/Airbus_A400M (13.03.2013).

⁶²⁷ Die Vertragsergänzung A400M wurde am 7. April 2011 unterzeichnet.

stellungsumfang von 53 Luftfahrzeugen A400M unmittelbar an Drittkunden [zu vereinbaren].“⁶²⁸

Die nunmehr verbleibenden 40 Luftfahrzeuge für die Luftwaffe wurden mit der durch den Bundesminister der Verteidigung veröffentlichten Ausrüstungsplanung vom 14. Oktober 2011 vorgegeben. Gleichzeitig wurde der A400M zu einem strukturbestimmenden Hauptwaffensystem der Bundeswehr erhoben. Im weiteren Fortgang wurde durch den Minister mit seiner Stationierungsentscheidung vom 26. Oktober 2011 die bisherige Planung des Waffensystems A400M für die Standorte Hohn und Wunstorf zu Gunsten einer Konzentration sämtlicher Luftfahrzeuge in einem „typenreinen“ Lufttransportverband am Standort Wunstorf bekanntgegeben.

Am 30. April 2012 erhielt Airbus Military von der EASA⁶²⁹ die vorläufige zivile Zulassung (Restricted Type Certificate) für den A400M.⁶³⁰ Die späteren Meldungen in „Der Spiegel“ vom 1. September 2012 klangen allerdings für die Zukunft wenig optimistisch:

„A400M-Auslieferung verschoben: Airbus kommt erneut aus dem Takt. Fast vier Jahre liegt Airbus bei der Produktion seines Militärtransporters A400M hinter dem Zeitplan, jetzt kündigte der Flugzeughersteller die nächste Verzögerung an: Wegen Triebwerksproblemen wird die erste Maschine frühestens im zweiten Quartal 2013 ausgeliefert - und teurer wird sie auch. [...] Laut Airbus Military sollen im kommenden Jahr insgesamt vier der Flugzeuge ausgeliefert werden, drei an Frankreich und eines an die Türkei. Deutschland sollte nach bisheriger Planung ab 2014 die ersten [...] Maschinen erhalten.“⁶³¹ [Anm.: Trotz der erneuten Verzögerung will Airbus Military am derzeitigen Auslieferungsplan festhalten.]



Abb.: Eine Formation A400M aus Toulouse am 7. Juli 2012 im Erprobungsflug

Mit der geplanten Einführung des A400M beim Lufttransportgeschwader 62 in Wunstorf ab dem Jahre 2014 wird die bewährte TRANSALL C-160 nach über 40-jähriger Nutzungsdauer (Erstaus-

⁶²⁸ Vgl. Bericht des Bundesministeriums der Verteidigung zur Weitergabe von 13 deutschen Flugzeugen des Typs A400M vom September 2011.

⁶²⁹ EASA: European Aviation Safety Agency (Europäische Agentur für Flugsicherheit).

⁶³⁰ Vgl. Airbus Military News vom 13. März 2013. Die vollständige zivile EASA-Musterzulassung (Type Certificate) erhielt der A400M erst am 13.03.2013.

⁶³¹ Vgl. www.spiegel.de, Der Spiegel vom 01.09.2012. (22.03.2013).

lieferung 1968) schrittweise außer Dienst gestellt. Insgesamt wird der A400M als Beitrag der Luftwaffe für das Fähigkeitsprofil der Gesamtstreitkräfte die Fähigkeit zur strategischen und reaktionsschnellen Verlegung in der Luft signifikant verbessern. Zudem verbessert er mit seinen Fähigkeiten zum Verwundeten-Lufttransport und zur Luftbetankung die taktische Verlegefähigkeit der Gesamtstreitkräfte. Der A400M soll zukünftig einen wesentlichen Pfeiler der europäischen Lufttransportfähigkeiten bilden.

6.14 Unmanned Aerial Systems in der Luftwaffe

Im Bereich Aufklärung leisten unbemannte Systeme einen wesentlichen Beitrag zur national eigenständigen Urteils-, Entscheidungs- und Handlungsfähigkeit bis auf die Ebene der politischen Leitung und der militärischen Führung.

Mit der Einführung von unbemannten fliegenden Systemen („Unmanned Aerial Systems“/UAS⁶³²) soll die Luftwaffe künftig zum Verbund „Aufklärung, Führung, Wirkung und Unterstützung im Rahmen vernetzter Operationen“ maßgeblich - mit dem Ziel einer teilstreitkraftübergreifenden Leistungssteigerung - beitragen. In der Konzeption der Bundeswehr⁶³³ wurde festgelegt, dass „für die Einsatzkräfte der Luftwaffe [...] die fortschreitende Ergänzung bemannter durch unbemannte Einsatzmittel vorzusehen [ist], speziell für [...] die taktische und die abbildende und signal-erfassende Aufklärung“. Die Luftwaffe zielte in der Umsetzung der konzeptionellen Vorgaben⁶³⁴ darauf ab, „bemannte und unbemannte Plattformen komplementär unter bestmöglicher Nutzung ihrer spezifischen Eigenschaften synergetisch einzusetzen“.

In den „Konzeptionellen Grundvorstellungen zum Einsatz unbemannter Luftfahrzeuge in deutschen Luftstreitkräften (KGvUAV)“⁶³⁵ wurde im Jahr 2006 die Position der Luftwaffe als Träger von Luftmachtkompetenz zur Einführung und künftigen Nutzung von „Unmanned Aerial Vehicles“ definiert. Diese Luftwaffenkonzeption bildete zwei Jahre später die Basis für die „Konzeptionellen Grundvorstellungen zum Einsatz unbemannter Luftfahrzeuge in der Bundeswehr“ (KGvUAVBw).⁶³⁶

Aufbauend auf den Konzeptionellen Grundvorstellungen wurde am 28. April 2006 durch den Inspekteur der Luftwaffe die „Rahmenrichtlinie zum Einsatz von Unmanned Aerial Vehicles“ erlassen.⁶³⁷ Um der Einführung von unbemannten Systemen in die Streitkräfte die notwendige Dynamik zu verleihen, wies der Chef des Stabes Fü L die Einrichtung einer Steuerungsgruppe auf Referatsleiterebene unter der Leitung des Stabsabteilungsleiters Fü L III an.⁶³⁸ Das war die Geburtsstunde der „Steuergruppe UAS“, deren konstituierende Sitzung am 8. November 2006⁶³⁹ stattfand und der viele weitere Besprechungen folgen sollten.

Zur Abdeckung der Aufklärungs-Fähigkeiten mit unbemannten fliegenden Systemen sollten für die Bundeswehr sowohl Systeme der MALE-Klasse („Medium Altitude Long Endurance“/mittlere Flughöhe, lange Einsatzdauer) als auch der HALE-Klasse (High Altitude Long Endurance/große Flughöhen, lange Einsatzdauer) beschafft werden.

⁶³² Unbemannte Luftfahrzeuge werden häufig fälschlicherweise als Drohnen bezeichnet. Üblich für ein unbemanntes System ist die englische Bezeichnung „Unmanned Aerial System“ (UAS) und für das Luftfahrzeug „Unmanned Aerial Vehicle“ (UAV). Seit 2010 bezeichnet die Luftwaffe in Übereinstimmung mit der NATO-Definition das unbemannte System als „Unmanned Aircraft System“ und das Luftfahrzeug als „Remotely Piloted Aircraft“ (RPA).

⁶³³ Konzeption der Bundeswehr vom 09.08.2004 (Erlassdatum Verteidigungsminister Dr. Peter Struck).

⁶³⁴ Weisung für die Luftwaffe 05/2005 „Umsetzung der Transformation in der Luftwaffe“.

⁶³⁵ BMVg Fü L III 1 vom 23.02.2006 (Schlusszeichnung durch Chef des Stabes Fü L am 16.02.2006).

⁶³⁶ BMVg Fü S VI 2 - Az: 09-02-04 vom 21.02.2008.

⁶³⁷ Vgl. BMVg Fü L III 5 - Az: 31-01-01 vom 28.04.2006.

⁶³⁸ Vgl. BMVg Fü L III vom 28.10.2006.

⁶³⁹ Vgl. BMVg Fü L III 5 vom 10.11.2006.

Der Führungsstab der Luftwaffe verfolgte - abhängig von der Verfügbarkeit von Technologien und ausgehend von operationellen Dringlichkeiten - einen schrittweisen Ansatz, mit dem die erkannten Fähigkeitslücken im gesamten Spektrum der luftgestützten Aufklärung durch die Einführung von „Unmanned Aerial Systems“ geschlossen werden sollten. Nach Überlegungen der Hauptabteilung Rüstung im Verteidigungsministerium sollte das deutsche UAS-Programm aus verschiedenen Teilen bestehen:

- Für SIGINT-Missionen⁶⁴⁰ war der EURO HAWK in der Luftwaffe als HALE-UAV zur Ablösung der bisherigen bemannten Überwachungsflugzeuge des Typs BREGUET ATLANTIC geplant.
- Als MALE-Komponente sollte schnellstmöglich ein marktverfügbares „System zur abbildenden Aufklärung bis in die Tiefe des Einsatzgebietes“ beschafft und langfristig ein neuentwickeltes modernes System eingeführt werden.

MALE-System zur Aufklärung im Einsatzgebiet

Die Teilkonzeption Aufklärung der Bundeswehr dient auch als Grundlage für die teilstreitkraftgemeinsame Fähigkeitsanalyse. Es zeigten sich unterschiedliche Bedarfe der einzelnen Teilstreitkräfte an Aufklärungssystemen im Einsatzgebiet. Die „Abschließende funktionale Forderung/Realisierungsgenehmigung“ (AF/ReG) für ein „System zur Überwachung und Lageaufklärung in der Tiefe des Einsatzgebietes“ wurde im November 2002 beauftragt. Die Luftwaffe sah den dringenden Bedarf für ein leistungsfähiges, marktverfügbares MALE-System, das eine unterbrechungsfreie Überwachung von Einsatzräumen sicherstellen sollte.

Mitte des letzten Jahrzehnts wurden dann im Bundesministerium der Verteidigung die streitkräftegemeinsamen Fähigkeitsforderungen für ein „System zur abbildenden Aufklärung bis in die Tiefe des Einsatzgebietes“ (SAATEG) aufgestellt, das die Fähigkeitslücke in diesem Bereich schließen sollte.⁶⁴¹ Es wurde eine in den zuständigen Abteilungen des Bundesministeriums der Verteidigung (dazu gehörte auch der Führungsstab der Luftwaffe) formal abgestimmte „Abschließende funktionale Forderung/Realisierungsgenehmigung“ zur Auswahl und Beschaffung eines geeigneten Systems erstellt.⁶⁴²

Staatssekretär Dr. Eickenboom billigte am 30. September 2007 die AF/ReG mit der Anmerkung, dass „einer schnellen und möglichst risikofreien Verfügbarkeit von gesicherten Teilfähigkeiten bei der Beschaffung einer Anfangsausstattung SAATEG-MALE absoluter Vorrang vor einer aufwändigen ‚Goldrandlösung‘ eingeräumt“ werden soll.

Das Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung hatte daraufhin 2008 einen Wettbewerb ausgelobt, um zu ermitteln, welche der existierenden MALE-Systeme Bestandteil der Programme der Bundeswehr werden sollten. Im Bundeswehrplan 2008 hieß es:

„Durch die technologische Entwicklung bei unbemannten Luftfahrzeugen Drohnen [...] kann künftig ein breites Fähigkeitsspektrum mit konzeptioneller Bedeutung mit diesen Systemen abgedeckt werden [...]. Nicht nur als Aufklärer und Sensorträger, sondern auch als Waffenträger werden diese Systeme eine immer größere Rolle spielen.“

Im Vorfeld der Entscheidungen war bereits am 28. August 2006 das Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung durch das Bundesministerium der Verteidigung beauftragt worden, eine Marktsichtung für neun vorgeschlagene Systeme durchzuführen. Nach Abschluss der Marktsichtung empfahl das Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung die Systeme PREDATOR B

⁶⁴⁰ SIGINT: Signal Intelligence (Fernmelde- und Elektronische Aufklärung).

⁶⁴¹ Vgl. BMVg Fü L II 3 / Fü L III 5 vom 3. Juli 2006, Sprechzettel für InspL zu SAATEG (u.a. Generalinspekteur der Bundeswehr, Systemfähigkeitsforderung vom Dezember 2005).

⁶⁴² Vgl. BMVg Fü L II 3 vom 5. September 2007, Vortragsnotiz für Chef des Stabes Fü L zu SAATEG (u.a. Generalinspekteur der Bundeswehr: AFReG vom 23.07.2007).

(USA) und HERON TP (Israel), weil sie die Forderungsprofile deutlich besser als die anderen Systeme erfüllten. Eine daraufhin eingesetzte ämterseitige Bewertungskommission untersuchte die beiden Systeme im Detail. Am 13. November 2008 wurde dann auf der Grundlage des Ergebnisses dieser Bewertungskommission die Empfehlung zur Auswahl der Anfangsausstattung SAATEG dem zuständigen Staatssekretär vorgestellt. Die Bewertungsgruppe favorisierte u.a. wegen der Zukunftsfähigkeit das System HERON TP, der Führungsstab der Luftwaffe bevorzugte hingegen das bereits einsatzerprobte System PREDATOR B. Im Zuge der weiteren Bearbeitung im Bundesministerium der Verteidigung stellte sich heraus, dass bei der Darstellung und Bewertung der Auswahlkriterien zwischen der Hauptabteilung Rüstung und dem Führungsstab der Luftwaffe unüberbrückbare Gegensätze vorlagen, die eine gemeinsame Auswahlentscheidung scheitern ließen.

Der Führungsstab der Luftwaffe stellte daraufhin auf Weisung des Inspektors der Luftwaffe am 5. Dezember 2008 Staatssekretär Wolf eine eigene Vorlage u.a. mit folgender Begründung zu:

„Die Bundeswehr hat vor dem Hintergrund der aktuellen Einsatzerfordernisse [Afghanistan] einen dringenden Bedarf an einer Anfangsausstattung für die Fähigkeit ‚Abbildende Aufklärung in der Tiefe des Einsatzgebiets‘ (AbATEG). Dieser Bedarf soll einvernehmlich kurzfristig bezogen auf die Komponente SAATEG MALE auf der Basis eines marktverfügbaren UAV MALE-Systems gedeckt werden. Aus Sicht Luftwaffe ist neben der Marktverfügbarkeit auch der Nachweis eines im Flugbetrieb nachhaltig erprobten Systems von hoher Wichtigkeit. [Insgesamt stellte sich damit für den Führungsstab der Luftwaffe der PREDATOR B als bestes System heraus.] Für den Bedarfsträger Luftwaffe kommt es insbesondere auf zwei [...] Aspekte an:

- *Zeitverzugslose Einführung eines Systems zur unmittelbaren Schließung der Fähigkeitslücke im Einsatz zum Schutze der eingesetzten Soldaten in AFG.*
- *Einführung eines Systems mit nachgewiesener Einsatzreife, einem hohen Grad an Interoperabilität und Kommunalität mit Systemen alliierter Partner zur Sicherstellung der Koalitionsfähigkeit [...]*

*Der dringend erforderlichen permanenten Überwachungs- und Aufklärungsfähigkeit der Streitkräfte als Grundlage für ein gemeinsames Lagebild für eine effizientere Operationsführung und zum Schutz der eingesetzten Soldaten wird [mit HERON TP] in keiner Weise Rechnung getragen.“*⁶⁴³

Nachdem erkennbar wurde, dass sowohl die Einhaltung der juristischen Regeln des strittigen Auswahlprozesses als auch der Zeitbedarf für die Beschaffung einer SAATEG MALE-Anfangsausstattung eine schnelle Beschaffung unmöglich machten, entschied der Staatssekretär im Juni 2009,⁶⁴⁴ weder HERON TP noch PREDATOR B wie geplant zu beschaffen und wies an, dem deutschen Einsatzkontingent in Afghanistan als Zwischenlösung ein marktverfügbares, unbemanntes Aufklärungssystem der MALE-Klasse als „Einsatzbedingten Sofortbedarf“ im Rahmen einer „Betreiberlösung“⁶⁴⁵ zeitnah zur Verfügung zu stellen. In der Auswahl standen neben dem israelischen System HERON 1⁶⁴⁶ der US-amerikanische PREDATOR. Die Bundeswehrführung entschied sich letztlich für das System HERON 1.

⁶⁴³ BMVg FÜ L II 5 - Az 90-15-10/UAV vom 05.12.2008, Vorlage an Staatssekretär Wolf, Auswahl Anfangsausstattung SAATEG (MALE-Komponente).

⁶⁴⁴ Vgl. BMVg FÜ L II 5 vom 20.09.2009, Hintergrundinformation für InspL zu Zwischenlösung SAATEG.

⁶⁴⁵ Das System wurde nicht gekauft, sondern von der Industrie „gemietet“ (Leasingvertrag). Lediglich die Flugzeugführer sind von der Luftwaffe.

⁶⁴⁶ HERON 1 war anders als der damals noch in Entwicklung befindliche HERON TP bereits einsatzreif und wurde durch Kanada in gleicher Weise von Israel angemietet.



Abb.: HERON 1 über dem Einsatzgebiet in Afghanistan

Bereits im Frühjahr 2010 konnte die „Betreiberlösung“ mit den Firmen Rheinmetall Defence Electronics und Israel Aerospace Industries für das Einsatzgeschwader Mazar-e Sharif realisiert werden. Das System umfasste drei unbemannte Luftfahrzeuge vom Typ HERON 1, zwei Bodenkontrollstationen sowie je einen terrestrischen und satellitengestützten Datenlink. Im Februar 2010 wurde der erste HERON 1 nach Afghanistan verlegt und kam am 18. März 2010 zum erfolgreichen Ersteinsatz durch das Einsatzgeschwader Mazar-e Sharif.⁶⁴⁷ Die vorläufige Einsatzbereitschaft mit zwei UAV und der Satellitenanbindung wurde am 24. Juni 2010, die volle Einsatzbereitschaft mit drei Luftfahrzeugen am 27. Mai 2011 erreicht.

Ende Juli 2012 wurde mit nahezu 900 Einsätzen über Afghanistan die Marke von 10.000 Flugstunden überschritten. Entsprechend der dreijährigen Leasingdauer wäre der Vertrag am 31. Oktober 2012 ausgelaufen. Da für die Luftwaffe die Beschaffung eines eigenen UAV nach wie vor aussteht, wurde wenige Wochen zuvor Anfang Juli 2012 der Leasingvertrag für 75 Millionen Euro um zwei Jahre bis Oktober 2014 verlängert.⁶⁴⁸

HERON 1 wird durch das Regionalkommando Nord nahezu täglich eingesetzt. Sein Auftrag umfasst insbesondere die Überwachung von neuralgischen Punkten, die Begleitung von Patrouillen / Konvois oder das Absuchen von Verbindungswegen auf Auffälligkeiten, wie z.B. die Aufklärung der Verlegung von Sprengfallen.

Während die an eine Zwischenlösung gestellten Anforderungen mit HERON 1 erfüllt werden, können die umfassenderen Fähigkeitsforderungen an die definierte „Anfangsausstattung“ zur künftigen abbildenden Aufklärung nur mit einem zukunftsgerichteten System erreicht werden. Langfristig beabsichtigt die Bundeswehr die Einführung eines neu- oder weiterentwickelten modernen Systems für die abbildende Aufklärung.

HALE-System zur weiträumigen Aufklärung

Im Bundesministerium der Verteidigung war es gemeinsames Verständnis, dass für die weiträumige Aufklärung nur „Unmanned Aerial Systems“ der HALE-Klasse in Frage kommen. Die Phasendokumente zielten auf Lösungen ab, die auf der Weiterentwicklung des damals einzigen HALE-Luftfahrzeugs GLOBAL HAWK der Fa. Northrop Grumman/USA basierten. Deutschland wählte auf der Basis des GLOBAL HAWK den RQ-4E EURO HAWK mit einer national zu entwickelnden SIGINT-Sensorik für den Bereich der signalerfassenden luftgestützten Aufklärung als Nachfolger der bisherigen bemannten Überwachungsflugzeuge des Typs BREGUET ATLANTIC der

⁶⁴⁷ Vgl. http://de.wikipedia.org/wiki/Drohnen_der_Bundeswehr (25.03.2013).

⁶⁴⁸ Flugrevue vom 13. Juli 2012, Luftwaffe: Heron 1 fliegt länger in Afghanistan (10. August 2012).

Marine aus. Es handelt sich um den gleichen Typ, der auch im Zuge des Bodenaufklärungsprogramms der „NATO Alliance Ground Surveillance“ (AGS) eingesetzt werden soll.⁶⁴⁹

Auf Basis der Systemfähigkeitsforderung vom 18. August 2002 wurden im Rahmen einer Markt-sichtung bereits im Herbst 2003 in Deutschland erste Demonstrationsflüge mit dem amerikanischen GLOBAL HAWK vom Fliegerhorst Nordholz aus durchgeführt.⁶⁵⁰ Bereits ein Jahr später legte sich das Verteidigungsministerium auf das HALE-System EURO HAWK fest. Im Jahr 2005 stimmte der Verteidigungsminister Dr. Struck der vom Führungsstab der Luftwaffe vorgeschlagenen Stationierung des EURO HAWK in Jagel zu.⁶⁵¹ Zu Beginn des Jahres 2006 wurde eine Vereinbarung über die Zusammenarbeit von GLOBAL HAWK und EURO HAWK vom amerikanischen und deutschen Verteidigungsminister unterzeichnet.⁶⁵² Zum Jahresende genehmigte der Generalinspekteur der Bundeswehr die „Abschließende funktionale Forderung“ für das „System der signal-erfassenden luftgestützten weiträumigen Überwachung und Aufklärung“.

Der Bundeswehr sollte entsprechend dem Parlamentsbeschluss vom 31. Januar 2007 ein EURO HAWK-Prototyp zunächst für die Industrieprobung zur Verfügung stehen. Diesem Vorläufer sollten, die erforderlichen politischen Entscheidungen vorausgesetzt, vier Serienluftfahrzeuge folgen. Der EURO HAWK basiert auf der Technologie des US-amerikanischen GLOBAL HAWK. Mit diesem System wird die Fähigkeit zur Erstellung eines weiträumigen Gesamtbildes des elektromagnetischen Spektrums für die Streitkräfte nachhaltig verbessert. In rund 16.000 bis 20.000 Metern Höhe kann abstandsfähig das elektromagnetische Spektrum des Einsatzgebietes in einer sehr großen Entfernung aufgeklärt werden.

Nach der parlamentarischen Zustimmung für den EURO HAWK erhielt am 31. Januar 2007 die in Friedrichshafen ansässige EuroHawk GmbH (Tochtergesellschaft von EADS und Northrop Grumman) den Auftrag zur Lieferung eines Prototyps. Darin war auch die Option vorgesehen, vier weitere Systeme in der Zeit von 2011 bis 2014 mit der EADS-SIGINT-Ausrüstung auszustatten und in den Einsatz zu bringen.



Abb.: Der EURO HAWK-Prototyp landet in Manching

Der RQ-4E EURO HAWK wurde von der amerikanischen Firma Northrop Grumman als „Full Scale Demonstrator“ gebaut und zur Einrüstung spezieller Aufklärungselektronik am 21. Juli 2011 nach

⁶⁴⁹ Deutschland beteiligt sich an dem NATO-System Alliance Ground Surveillance (AGS). AGS soll - bestehend aus acht UAV GLOBAL HAWK und insgesamt 15 Bodenstationen eine NATO-Kernfähigkeit zur weiträumigen abbildenden Aufklärung und Überwachung stationärer und beweglicher Bodenziele aufbauen.

⁶⁵⁰ Vgl. BMVg Rü VI 5, Hintergrundinformation vom 22.06.2004.

⁶⁵¹ Vgl. BMVg Fü L II 5 vom 25. Juli 2005, Hintergrundinformation für den Stellvertreter des Generalinspektors der Bundeswehr vom 28.02.2005 (u.a. Zustimmung Stationierung in Jagel durch Sts Biederbick am 17.03.2005 und Minister Dr. Struck am 12.04.05).

⁶⁵² „Memorandum of Understanding“ des amerikanischen und deutschen Verteidigungsministers vom 16.05.2006.

Deutschland geflogen. Die Ausrüstung mit SIGINT-Sensoren durch die Firma Cassidian sowie die Erprobung und Übergabe an die Bundeswehr erfolgten dann am EADS-Standort Manching.⁶⁵³ Am 12. Oktober 2011 wurde der EURO HAWK der deutschen Öffentlichkeit vorgestellt und befand sich bis 2013 als Prototyp im Erprobungsflugbetrieb bei der Bundeswehr in Manching.⁶⁵⁴

Der EURO HAWK besaß eine „Vorläufige Verkehrszulassung“ und flog bis 2013 ausschließlich in zeitweise gesperrten Lufträumen. „Wir bewegen uns schließlich mit anderen Flugzeugen im gleichen Luftraum und haben deutsche und europäische Gesetze einzuhalten“, erklärte Wolfgang Steiger, Direktor der Wehrtechnischen Dienststelle 61 in Manching und zuständig für das Musterprüfwesen für Luftfahrzeuge und Luftfahrtgerät.

„Für den EURO HAWK gelten Sicherheitsstandards, die denen der bemannten Luftfahrt entsprechen.“⁶⁵⁵

Das Projekt EURO HAWK wurde im Mai 2013 auf Veranlassung des Bundesministers der Verteidigung abgebrochen.

Fazit

Unbemannte Luftfahrzeuge haben ihren operationellen Wert in den verschiedenen Einsatzszenaren nachgewiesen. Die Luftwaffe unterstreicht mit der Einführung von „Unmanned Aerial Systems“ die Relevanz von Luftmacht im 21. Jahrhundert. Die Aufgaben von in Nutzung befindlichen, bemannten Luftfahrzeugen werden, wo sinnvoll, zunehmend von diesen übernommen. Aus Sicht des Inspektors der Luftwaffe wird aber auch in absehbarer Zukunft nur ein komplementärer Ansatz von unbemannten wie bemannten Plattformen dem erweiterten Aufgabenspektrum von zukunftsfähigen Streitkräften gerecht werden können. Weltweit nimmt die Entwicklung unbemannter Luftfahrzeuge zu - bis jetzt überwiegend im militärischen Bereich.

⁶⁵³ Gestartet war der Erprobungsträger 22 Stunden zuvor von der Edwards Air Force Base in Kalifornien. Mehrere Piloten in Deutschland und den USA überwachten den Flug über eine Strecke von über 11.000 km vom Boden aus.

⁶⁵⁴ Vgl. http://de.wikipedia.org/wiki/Drohnen_der_Bundeswehr. (21.03.2013).

⁶⁵⁵ Vgl. <http://www.luftwaffe.de/portal/a/luftwaffe> (21.03.2013).

6.15 Luftsicherheitsgesetz und Behandlung von Terrorflugzeugen (RENEGADE)

Darf die Bundeswehr ein von Terroristen entführtes Passagierflugzeug, das nach dem Täterplan vermutlich als Waffe gegen ein ziviles Ziel eingesetzt werden und dabei zahlreiche Tote und Verletzte verursachen soll (im NATO-Sprachegebrauch als „RENEGADE“ bezeichnet), abschießen, um den Terrorplan zu vereiteln? Ist ein Abschuss auch zulässig, wenn sich unbeteiligte Passagiere und Besatzungsmitglieder an Bord befinden? Wer darf den Abschuss anordnen? Welche Rechtsgrundlage besteht? Wie wäre das Verhalten eines Flugzeugführers straf- und disziplinarrechtlich zu würdigen, wenn er den Abschussbefehl befolgt, oder wenn er nicht gehorcht? Diese für Luftwaffenpiloten zentralen Fragen sind Gegenstand der Debatte um das Luftsicherheitsgesetz (LuftSiG).

Unter dem Eindruck der Terrorangriffe gegen die USA in Washington D.C., New York und Pennsylvania am 11. September 2001 hatte die Bundesregierung zunächst eine Reihe von zeitlich befristeten Sicherheitsgesetzen verabschiedet. Nach der Entführung eines Motorseglers durch einen geistig verwirrten Mann am 5. Januar 2003 in Frankfurt am Main entschloss sich die Bundesregierung, für die in einem solchen Extremfall erforderlichen staatlichen Maßnahmen eine gesetzliche Grundlage zu schaffen, um darauf basierend einen Vorfall wie in den USA künftig verhindern zu können.

In der staatlichen Praxis werden seit der Wiedervereinigung der beiden deutschen Staaten und der Wiedergewinnung der vollständigen Souveränität der Bundesrepublik Deutschland routinemäßig Alarmrotten der Luftwaffe im Rahmen des „NATO Air Policing“ eingesetzt. In dem im März 2003 eingerichteten „Nationalen Lage- und Führungszentrum - Sicherheit im Luftraum“ (NLFZ-SiLuRa) arbeiten Bundeswehr, Bundespolizei sowie Innen- und Verkehrsministerium zusammen und überwachen ständig das aktuelle Luftlagebild. Bei Verdachtsfällen kann der Einsatz einer Alarmrotte der Luftwaffe initiiert werden. Bei einem bestätigten RENEGADE-Fall würden die Alarmrotten von der NATO in die nationale Befehlskette zurückunterstellt werden. Vor diesem Hintergrund war der Führungsstab der Luftwaffe mit dieser Thematik intensiv befasst.

Das von der Bundesregierung geplante Artikel-Gesetz sollte schnelle und effiziente Informations- und Entscheidungsstrukturen schaffen und so die Sicherheit vor äußeren Angriffen auf den Luftverkehr erhöhen.⁶⁵⁶ Dazu wurden zuvor im Luftverkehrsgesetz (LuftVG) zersplitterte und mit fremden Regelungsmaterien verbundene Bestimmungen zur Abwehr äußerer Gefahren für die Luftsicherheit zusammengefasst und die Unterstützung der Polizei durch die Streitkräfte im Luftraum sowie die Amtshilfe zugunsten der Flugsicherung ausdrücklich im Luftsicherheitsgesetz geregelt.

Im Abschnitt 3 des Luftsicherheitsgesetzes (Unterstützung und Amtshilfe durch die Streitkräfte) wurden die Voraussetzungen und Entscheidungszuständigkeiten für Maßnahmen der Streitkräfte zur Unterstützung der Polizei und die Mittel der Zwangsanwendung geregelt. Bei erheblichen Luftzwischenfällen, also bei Abweichungen vom normalen Flugbetrieb, die das Bestehen eines besonders schweren Unglücksfalles⁶⁵⁷ befürchten lassen, sollte ein Streitkräfteeinsatz zur Verhinderung eines solchen Unglücksfalles ermöglicht werden, da die eigentlich zuständige Polizei nicht über die erforderlichen Einsatzmittel verfügt.

Der Bundesminister der Verteidigung kann den Inspekteur der Luftwaffe generell ermächtigen, aufgrund eines Ersuchens der für die Flugsicherung zuständigen Stelle im Luftraum Luftfahrzeuge zu überprüfen, umzuleiten und zu warnen.⁶⁵⁸ Darüber hinaus darf der Bundesminister der

⁶⁵⁶ Deutscher Bundestag, Druckschrift 15/2361 vom 14.01.2004, S. 14.

⁶⁵⁷ Im Sinne der Art. 35 Abs. 2 Satz 2 und Abs. 3 Satz 1 des Grundgesetzes (GG).

⁶⁵⁸ § 15 Abs. 1 und 2 LuftSiG.

Verteidigung oder das zu seiner Vertretung berechnigte Mitglied der Bundesregierung anordnen, dass zur Verhinderung des Eintritts eines besonders schweren Unglücksfalles die Streitkräfte im Luftraum Luftfahrzeuge abdrängen, zur Landung zwingen, den Einsatz von Waffengewalt androhen oder Warnschüsse abgeben.⁶⁵⁹ Dabei konnte der Bundesminister der Verteidigung bis zum Urteil des Bundesverfassungsgerichts vom April 2013 den Inspekteur der Luftwaffe zur Vornahme der vorgenannten Maßnahmen generell ermächtigen.⁶⁶⁰ Nach § 14 Absatz 3 des Luftsicherheitsgesetzes vom 11. Januar 2005 war „die unmittelbare Einwirkung mit Waffengewalt auf ein Luftfahrzeug nur zulässig, wenn nach den Umständen davon auszugehen ist, dass das Luftfahrzeug gegen das Leben von Menschen eingesetzt werden soll und sie das einzige Mittel zur Abwehr dieser gegenwärtigen Gefahr ist.“

Im Vorfeld der Verabschiedung des Luftsicherheitsgesetzes war insbesondere die Regelung des § 14 Abs. 3 unter Juristen, in der Politik und in der Gesellschaft, aber natürlich auch im Kreise der betroffenen Flugzeugführer der Bundeswehr kontrovers diskutiert worden. Bundespräsident Horst Köhler hatte sich mit dem Gesetz intensiv auseinandergesetzt. Nachdem er es unterzeichnet hatte, richtete er drei gleichlautende Briefe an den Bundeskanzler sowie an die Präsidenten des Bundestages und des Bundesrates, in denen er seine rechtlichen Zweifel insbesondere an der Abschussregelung des § 14 Abs. 3 Luftsicherheitsgesetz zum Ausdruck brachte und den Gang zum Bundesverfassungsgericht empfahl.

Nach dem In-Kraft-Treten des Luftsicherheitsgesetzes wurden zwei Verfahren vor dem Bundesverfassungsgericht angestrengt: In einem Verfassungsbeschwerdeverfahren klagten u. a. die FDP-Politiker Gerhart Rudolf Baum, ehemaliger Bundesinnenminister, und Burkhard Hirsch, ehemaliger Bundestagsvizepräsident, sowie weitere Bürger und eine Pilotenvereinigung gegen das Luftsicherheitsgesetz, hauptsächlich gegen die Abschussermächtigung des § 14 Abs. 3, die sie für verfassungswidrig hielten. In einem weiteren sog. „abstrakten Normenkontrollverfahren“ klagten die Bundesländer Bayern und Hessen gegen das Luftsicherheitsgesetz, das die Grundsätze für den Einsatz der Bundeswehr im Innern, die Abgrenzungen und verfassungsrechtlichen Vorgaben für den Einsatz von Polizei und Streitkräften sowie die Grundsätze von Amtshilfe und Einsatz verkenne.

In seinem Urteil vom 15. Februar 2006 gab das Bundesverfassungsgericht den Verfassungsbeschwerdeführern Recht und erklärte § 14 Abs. 3 des Luftsicherheitsgesetz für unvereinbar mit Art. 35 Abs. 2 Satz 2 und Abs. 3 Satz 1, Art. 87a Abs. 2 sowie Art. 2 Abs. 2 und Art. 1 Abs. 1 GG und damit für nichtig.⁶⁶¹ Der Kernsatz der Entscheidung lautete: Auch wenn sich im Bereich der Gefahrenabwehr Prognoseunsicherheiten vielfach nicht gänzlich vermeiden ließen, sei es unter der Geltung des Art. 1 Abs. 1 GG (Menschenwürdegarantie) schlechterdings unvorstellbar, auf der Grundlage einer gesetzlichen Ermächtigung unschuldige Menschen, die sich wie die Besatzung und die Passagiere eines entführten Luftfahrzeugs in einer für sie hoffnungslosen Lage befinden, gegebenenfalls sogar unter Inkaufnahme solcher Unwägbarkeiten vorsätzlich zu töten.⁶⁶²

Im fortdauernden politischen Meinungskampf konnte keine Verständigung über den maßgeblichen Inhalt des Urteils erzielt werden, weil das Urteil eine ganze Reihe von Aussagen enthält, die eine Interpretation zulassen. Als unglücklich wird auch empfunden, dass dem Bundesminister der Verteidigung die Entscheidungskompetenz abgesprochen und der Einsatz „militärischer Waffen“ als unzulässig angesehen wurde.

In der mündlichen Verhandlung im zweiten Verfahren zum Luftsicherheitsgesetz vor dem Bundesverfassungsgericht, dem abstrakten Normenkontrollverfahren Bayerns und Hessens, am 10. Februar 2010 hat der Zweite Senat zu erkennen gegeben, dass er sich nicht an die einzelnen

⁶⁵⁹ § 14 Abs. 1 und 4 LuftSiG.

⁶⁶⁰ § 14 Abs. 4 Satz 2 LuftSiG.

⁶⁶¹ BVerfGE 115, 118.

⁶⁶² BVerfGE 115, 118 [157].

Passagen des Urteils des Ersten Senats zum Luftsicherheitsgesetz (BVerfGE 115, 118) aus dem Jahre 2006 gebunden fühlt; zudem sollte die Frage der Zulässigkeit des Einsatzes der Bundeswehr im Innern bei dieser Gelegenheit komplett auf den verfassungsrichterlichen Prüfstand gestellt werden. Das bereits für Frühjahr 2011 angekündigte Urteil verzögerte sich zunächst, weil seit der mündlichen Verhandlung fast alle Richterstellen am höchsten deutschen Gericht neu besetzt worden waren und der Entscheidung in der Hauptsache wegen der Meinungsverschiedenheiten in den beiden Senaten ein sogenanntes „internes“ Plenumsverfahren unter Beteiligung aller Richter vorgeschaltet wurde, in dem die umstrittenen Fragen geklärt werden sollten.

Im August 2012 veröffentlichte das Bundesverfassungsgericht in seiner Plenarentscheidung die Vorgaben für die endgültige Entscheidung im Hauptsacheverfahren der Klage von Bayern und Hessen:⁶⁶³ Unter strengen Auflagen seien Einsätze der Bundeswehr im Inland auch mit militärischen Mitteln erlaubt. Das Bundesverfassungsgericht verlangt hierzu aber Ereignisse katastrophischen Ausmaßes.⁶⁶⁴

Darüber hinaus urteilte das Bundesverfassungsgericht im April 2013 abschließend, dass (auch in Eilfällen) nicht der Verteidigungsminister sondern nur die deutsche Bundesregierung über Einsätze der Bundeswehr im Inland entscheiden darf. Das Bundesverfassungsgericht erklärte deshalb auch § 13 Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftsicherheitsgesetzes für nichtig.⁶⁶⁵

Das Bundesverfassungsgericht hat mit seinen Entscheidungen zum LuftSiG eine Reihe von vorher bestehenden Unklarheiten beseitigt. So hat das Gericht entschieden, dass sich die Gesetzgebungskompetenz für den Erlass von Vorschriften wie dem LuftSiG aus der Kompetenz zur Gesetzgebung für den Luftverkehr nach Art. 73 Abs. 1 Nr. 3 GG ergäbe und dass die Streitkräfte, wenn sie durch die zuständigen Stellen der Flugsicherung um Unterstützung gebeten werden, nach § 15 Abs. 1 und 2 des LuftSiG im Luftraum Luftfahrzeuge überprüfen, umleiten und warnen dürfen. Diese Maßnahmen werden als zulässige Amtshilfe eingestuft, die als „sonstige Maßnahmen“ unterhalb der Einsatzschwelle ohne Entscheidung der Bundesregierung oder des Bundesministers der Verteidigung erfolgten.⁶⁶⁶ Ferner dürften die Streitkräfte nach § 13 LuftSiG und § 14 Abs. 1 Luftfahrzeuge abdrängen, zur Landung zwingen, den Einsatz von Waffengewalt androhen und Warnschüsse abgeben; dies lasse den Einsatz spezifischer militärischer Mittel zu.⁶⁶⁷ Eine Verwendung in einem Eingriffszusammenhang liege aber nicht erst bei einem konkreten Vorgehen mit Zwang, sondern bereits dann vor, wenn personelle und sachliche Mittel der Streitkräfte in ihrem Droh- und Einschüchterungspotenzial genutzt würden.⁶⁶⁸ Dies sei bereits dann zulässig, wenn ein Schadenseintritt unmittelbar bevorstehe.⁶⁶⁹ Einzelmaßnahmen dürften auch auf den Inspekteur der Luftwaffe übertragen werden.⁶⁷⁰

Das höchste deutsche Gericht hat seine Ankündigung, die Rechtsfragen des Einsatzes der Bundeswehr im Innern ganz grundsätzlich auf den verfassungsrichterlichen Prüfstand zu stellen, nicht umgesetzt. Es hat in weiten Teilen das erste Judikat aus dem Jahre 2006 bestätigt und nur bei den soeben dargelegten Einzelfragen abweichend entschieden. Damit sind Regelungen des Grundgesetzes bestätigt und solche des LuftSiG teilweise für nichtig erklärt (§ 14 Abs. 3, § 13 Abs. 3 Satz 2 und 3) und teilweise erweiternd (Einsatz militärischer Mittel) oder auch einschränkend (Entscheidung nur durch die Bundesregierung) ausgelegt worden. Für Fälle des gesetzlich regelbaren Katastrophennotstandes sind damit auf absehbare Zeit die Weichen gestellt: Jedes

⁶⁶³ Süddeutsche.de vom 17.08.2012, „Karlsruhe fällt eine Katastrophen-Entscheidung“ (29.05.2013).

⁶⁶⁴ BVerfG - Az 2 PBvU 1/11 - Entscheidung vom 03.07.2012, Rn. 43 und 46.

⁶⁶⁵ Süddeutsche.de: „Nur Bundesregierung darf Bundeswehr im Innern einsetzen“ (29.05.2013), BVerfG-Az 2 BvF 1/05-Entscheidung vom 20.03.2013, Rn. 53 ff.

⁶⁶⁶ BVerfG - Az 2 BvF 1/05 - Entscheidung vom 20.03.2013, Rn. 79.

⁶⁶⁷ BVerfG - Az 2 BvF 1/05 - Entscheidung vom 20.03.2013, Rn. 61.

⁶⁶⁸ BVerfG - Az 2 BvF 1/05 - Entscheidung vom 20.03.2013, Rn. 81.

⁶⁶⁹ BVerfG - Az 2 BvF 1/05 -, Entscheidung vom 20.03.2013, Rn. 67.

⁶⁷⁰ BVerfG - Az 2 BvF 1/05 - Entscheidung vom 20.03.2013, Rn. 77.

Luftfahrzeug, das als RENEGADE klassifiziert wird, darf durch die Bundeswehr auf Anforderung der für Flugsicherung zuständigen Stellen im Wege der Amtshilfe - quasi routinemäßig - auch ohne Einschaltung der Bundesregierung nach § 15 Abs. 1 und 2 LuftSiG im Luftraum überprüft, umgeleitet und gewarnt werden. Ferner darf die Bundeswehr im Wege eines Einsatzes zur Verhinderung eines besonders schweren Unglücksfalles aufgrund einer Entscheidung der Bundesregierung gem. § 14 Abs. 1, § 13 LuftSiG Luftfahrzeuge im Luftraum abdrängen, zur Landung zwingen, den Einsatz von Waffengewalt androhen und Warnschüsse abgeben. Die grundsätzlich vorherige, konstitutive Befassung des Deutschen Bundestages ist bei Einsätzen der Bundeswehr im Innern - anders als bei Auslandseinsätzen bewaffneter Streitkräfte - nicht erforderlich.⁶⁷¹ Zulässig bleibt seit 2006 der Abschuss eines unbemannten Luftfahrzeugs oder eines solchen, das nur mit Terroristen besetzt wäre;⁶⁷² denn diese setzen die Ursache für den bevorstehenden besonders schweren Unglücksfall und haben es in der Hand, jederzeit aufzugeben und die Rechtsordnung nicht mehr in Frage zu stellen.

In Fällen, in denen sich ein Terrorangriff jedoch einmal - anders als vom Bundesverfassungsgericht vorausgesetzt - als Angriff auf das Gemeinwesen Bundesrepublik Deutschland darstellte (z. B. koordinierter Angriff auf mehrere Bundesorgane, Angriff auf ein Fußballstadion, ein AKW oder eine Chemiefabrik mit jeweils unabsehbaren Folgen), wäre das sog. „Staatsnotrecht“ anwendbar, das die vorübergehende Missachtung selbst der Verfassung zuließe, wenn die Wiederherstellung des Rechts dies erforderte.

6.16 Konzept für den Aufbau eines Weltraumlagesystems

Die Verfügbarkeit satellitengestützter Dienste u.a. für Kommunikation, Navigation und Zeitgebung sowie auch für die internationalen Finanzströme sind für moderne Industriegesellschaften unverzichtbar geworden. Ebenso stellt für moderne Streitkräfte die gesicherte Verfügbarkeit von satellitengestützten Diensten in immer stärkerem Maße eine Grundvoraussetzung für deren Funktionsfähigkeit und Auftragserfüllung dar.

Ende September 1976 legte der Bundesnachrichtendienst (BND) die erste umfassende Studie zur Raumfahrt- und Satellitenaufklärung vor. Im August 1976 hatte der Stellvertretende Generalinspekteur der Bundeswehr, Generalleutnant Wust, gegenüber dem Vizepräsidenten des BND die Frage aufgeworfen, ob die Bundesrepublik auf Dauer auf eigene Satelliten als Aufklärungsplattformen verzichten könne. Inspiriert wurde Generalleutnant Wust zu diesem Vorstoß durch ein Gespräch mit dem Residenten des japanischen Geheimdienstes Saigo in Bonn. Der Stellvertreter des Generalinspekteurs der Bundeswehr favorisierte auf dem Satellitensektor eine Zusammenarbeit mit Japan, das nicht wie Frankreich an einer bloßen Kostenbeteiligung der Bundesrepublik Deutschland interessiert war, die industrielle Fertigung jedoch im eigenen Land belassen wollte.⁶⁷³

Die Nutzung des Weltraums gewann damals für die Bundeswehr zunehmend an Bedeutung. Mit „SAR-Lupe“ und „SATCom Bw 2“ betreibt die Bundeswehr inzwischen eigene wichtige weltraumgestützte Systeme, die einen essentiellen Beitrag für die Lagebeurteilung und Führungsfähigkeit liefern.

Der Schutz und die Sicherstellung der Funktion dieser Satelliten erfordert jedoch auch die Fähigkeit zur Erstellung eines Weltraumlagebildes als Voraussetzung für das Erkennen und Bewerten aller Elemente und Vorgänge im erdnahen Weltraum. Ereignisse, wie der Zusammenstoß des Satelliten „Iridium 33“ und des russischen Satelliten „Cosmos 2251“ am 10. Februar 2009 erhöhen

⁶⁷¹ BVerfG - Az 2 BvE 5/07 - Entscheidung vom 04.05.2010, Rn. 49 ff.

⁶⁷² BVerfGE 115, 118 (152, 160 ff.).

⁶⁷³ Vgl. www.desert-info.ch/download/pdf/PDF-Forum/Kreipe.pdf (21.03.2013).

nicht nur die Menge des sich in der Umlaufbahn befindlichen Weltraumschrotts, der auch durch Kleinstteile bei einem Aufeinandertreffen mit einem Satelliten großen Schaden anrichten kann. Die Kollision zeigt auch, dass die Satelliten selbst auf ihren Umlaufbahnen einer kontinuierlichen Überwachung bedürfen.

Neben der Vermeidung eines wirtschaftlichen Schadens als Folge einer Kollision war der Schutz vor abstürzenden Trümmerteilen bisher in Deutschland eigenverantwortlich nicht möglich.

Zusätzlich zum Schutz eigener raumgestützter Systeme ist aber auch die Überwachung des Weltraums für Zwecke des Krisenmanagements und der Unterstützung von Einsatzkontingenten der Streitkräfte, der Haftungsverpflichtung des Staates oder der Rüstungskontrolle von gesamtstaatlicher Relevanz. Dies ist auch in den „Konzeptionellen Grundvorstellungen zur Nutzung des Weltraums durch die Bundeswehr“ (KGv Weltraumnutzung Bw), die im Januar 2008 durch den Generalinspekteur der Bundeswehr erlassen wurden, verankert.⁶⁷⁴ Mit der „KGv Weltraumnutzung Bw“ wurden der Luftwaffe die Handlungsfelder Weltraumlage, Schutz von Raumfahrtssystemen und Frühwarnung/Flugkörperabwehr federführend zugeteilt.

Im Dezember 2008 wurde hierzu das „Konzept zum Aufbau eines Weltraumlagesystems“ durch den Inspekteur der Luftwaffe erlassen, welches den Aufbau eines entsprechend leistungsfähigen Systems vorsah.⁶⁷⁵

Im Vorfeld hatte sich das Referat Fü L III 1 im Führungsstab der Luftwaffe mit diesem Themenfeld seit etwa dem Jahr 2005 im Rahmen von Studien und Gremienbeteiligung beschäftigt.

Der Führungsstab der Luftwaffe war auch wesentlicher Treiber hinter der „KGv Weltraumnutzung Bw“. Weitere Impulse kamen aus den durch den Führungsstab begleiteten Studien „Erweiterung des Fähigkeitsspektrums deutscher Streitkräfte durch die Nutzung des Weltraums“⁶⁷⁶ und „Möglichkeiten zur Errichtung eines Weltraumlagesystems der Bundeswehr unter Einbeziehung von vorhandenen und geplanten nationalen sowie internationalen Sensoren, Systemen und Netzwerken“.⁶⁷⁷ Die letztere lieferte auch den wesentlichen Beitrag für die Erstellung des „Konzepts für den Aufbau eines Weltraumlagesystems“.

Das Weltraumlagesystem umfasst grundsätzlich die Fähigkeit zur Erarbeitung, Darstellung und Bewertung des Weltraumlagebildes (Recognized Space Picture). Dies ist die Voraussetzung für die zielgerichtete und sichere Nutzung des Weltraums. Hierzu ist es grundsätzlich erforderlich, kontinuierlich und systematisch alle Objekte im Weltraum zu entdecken, ihre Flugbahn zu erkennen oder zu berechnen, sie zu lokalisieren sowie zu klassifizieren (Weltraumüberwachung) und technisch zu analysieren (Weltraumaufklärung). Das Weltraumlagebild besteht aus bereits vorhandenen Grundlageninformationen zu Weltraumobjekten und ihrem Verhalten (zum Beispiel Objektkatalog, Objektbeschreibungen, Umlaufbahnen) sowie aus aktuellen Daten und Informationen (Ermittlung von Bahndaten, konkrete Aufnahmen von Objekten) von Radargeräten und/oder optischen Sensoren, die gegeneinander abgeglichen werden und als Beitrag zum Weltraumlagebild fusioniert zur Verfügung zu stellen sind. Informationen zum Weltraumwetter und dessen möglichen Auswirkungen auf die Funktion eigener raumgestützter Systeme und kritischer Infrastruktur am Boden ergänzen das Weltraumlagebild. Dieses Lagebild ist die Grundlage zur Erreichung eines Lagebewusstseins im Weltraum. Dabei ist sowohl ein national

⁶⁷⁴ BMVg GenInspBw / Fü S VI 2, „Konzeptionelle Grundvorstellungen zur Nutzung des Weltraums durch die Bundeswehr“ vom 15.01.2008.

⁶⁷⁵ BMVg InspL / Fü L III 1, „Konzept zum Aufbau eines Weltraumlagesystems“ vom 15.12.2008.

⁶⁷⁶ Studie „Erweiterung des Fähigkeitsspektrums deutscher Streitkräfte durch die Nutzung des Weltraums“ vom 30.11.2005, Studienkennziffer SP 20S 5 002.

⁶⁷⁷ Studie „Möglichkeiten zur Errichtung eines Weltraumlagesystems der Bundeswehr unter Einbeziehung von vorhandenen und geplanten nationalen sowie internationalen Sensoren, Systemen und Netzwerken“ vom 01.03.2007, Studienkennziffer: SP 20S 6 005.

ressortübergreifendes als auch ein im europäischen bzw. multinationalen Rahmen abgestimmtes Vorgehen maßgeblich.

Bereits im April 2009 wurde mit dem Aufbau des Weltraumlagezentrums (WRLageZ) als Kern des Weltraumlagesystems am Standort Uedem begonnen und der Nukleus durch die Luftwaffe aufgestellt. Dieser nahm die nationalen und internationalen Kooperationsbeziehungen auf und bereitete auch unter Abstützung auf die Studie „Gesamtstaatliche Aspekte des WRLageZ“, in welcher die Forderungen und Funktionen des Weltraumlagezentrums in Form einer Architektur dokumentiert und fortgeschrieben wurden, den späteren Aufwuchs und die Beschaffung der Anfangsausstattung vor. Mit der Entscheidung für den Standort Uedem wurde der zunehmenden Relevanz der Weltraumnutzung für die gesamtstaatliche Sicherheitsvorsorge Rechnung getragen, da hier mit dem „Nationalen Lage- und Führungszentrum Sicherheit im Luftraum“ (NLFZ SiLuRa) bereits eine ressortübergreifende Zusammenarbeit erfolgreich umgesetzt worden war. Die durch das Weltraumlagezentrum abgebildete Fähigkeit zur Weltraumlagebilderstellung konnte komplementär in bereits operationell genutzten Lagezentren eingebracht werden. In dem Aufbau der Architektur wurden bereits vorhandene Strukturen berücksichtigt und wenn möglich mit genutzt. Eine besondere Bedeutung kam dabei der möglichen ressortübergreifenden Bearbeitung und Nutzung zu. Wenngleich eine Fähigkeit zur Zusammenarbeit mit anderen internationalen Behörden und Agenturen notwendig erschien, war die Wahrnehmung dieser Aufgabe in nationaler Verantwortung sicherzustellen.

In diesem Zusammenhang stellte die Raumfahrtstrategie der Bundesregierung vom 30. November 2010 klar heraus, dass der Schutz von Raumfahrtsystemen und deren Anwendungen von hohem staatlichem Interesse im Sinne einer gesamtstaatlichen Sicherheitsvorsorge ist. Dabei wurden durch das Bundesministerium der Verteidigung die sicherheits- und verteidigungsrelevanten Aspekte der Raumfahrt in die unter Federführung des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie erstellte Raumfahrtstrategie der Bundesregierung prominent eingebracht. Hier wurde der ressortgemeinsame Ansatz begründet, auf dem die weitere Linie fußte.

Die deutsche Großradaranlage TIRA (Tracking and Imaging Radar) in der Nähe von Bonn wird offiziell als Weltraumbeobachtungsradar bezeichnet. Ursprünglich diente die Radaranlage als Experimentalsystem zur militärischen Forschung. Das Ziel Anfang der 1970er Jahre war zunächst, Interkontinentalraketen frühzeitig erkennen zu können. Später wurden Radarverfahren entwickelt, um allgemein Weltraumobjekte zu verfolgen und abzubilden. Seit Ende des Kalten Krieges wurde auch eine zivile Nutzung angestrebt. Derzeit dient die Anlage hauptsächlich zur Beobachtung erdnaher Satelliten. Die erste Satellitenvermessung konnte 1973 durchgeführt werden.

Diese Radaranlage gehörte bis 2009 der dann aufgelösten „Forschungsgesellschaft für Angewandte Naturwissenschaften e. V.“, die eine Gemeinschaft von drei Instituten der Verteidigungs- und Sicherheitsforschung war. 2009 wurde die Integration in die Fraunhofer-Gesellschaft und den Fraunhofer-Verbund für Verteidigungs- und Sicherheitsforschung beschlossen.



Abb.: Die Großradaranlage TIRA (Tracking and Imaging Radar) auf dem Wachtberg bei Bonn

Nach Schaffung einer ersten Wissensbasis und der Ausgestaltung interner Prozessstrukturen hat das Weltraumlagezentrum 2011 den Anfangsbetrieb unter Beteiligung des Bundeswirtschaftsministeriums aufgenommen⁶⁷⁸. Das Weltraumlagezentrum wurde als Daten- und Servicecenter konzipiert, das Informationen aus verschiedenen Quellen auswertet, korreliert und daraus ein Weltraumlagebild erarbeitet. Mit dieser neuen Fähigkeit wurde eine Erfassung und Ermittlung von Eigenschaften und Verhaltensweisen von Weltraumobjekten durch Auswertung von Signaturen und Bildern ermöglicht. Auf dieser Grundlage wurden zielgruppenorientierte Berichte und Warnungen für die Bundeswehr, militärische Partner sowie weitere staatliche Akteure im Rahmen der vernetzten Sicherheit erstellt. Das Weltraumlagezentrum soll u.a. folgende Informationen liefern:

- ein stets aktuelles Weltraumlagebild inklusive der erforderlichen Information zur Durchführung einer Bedrohungsanalyse aller erdnahen Objekte,
- den Aktivitätsstatus eigener und fremder Satelliten,
- Warnmeldungen, um Kollisionen oder die Verschlechterung der Leistungsfähigkeit eigener Satelliten zu vermeiden,
- Bilddaten, um eine Erkennung und technische Analyse des raumgestützten Systems und anderer Weltraumobjekte zu ermöglichen,
- Weltraumwetterdaten sowie Warnmeldungen vor Unregelmäßigkeiten und Beeinträchtigungen eigener Systemfunktionalitäten.

Obwohl das Weltraumlagezentrum formell noch keine operationelle Dienststelle ist, werden bereits seit geraumer Zeit routinemäßig Daten zur Unterstützung des Betriebs und Einsatzes von SAR-Lupe bereitgestellt.

⁶⁷⁸ Vgl. Vereinbarung zwischen BMVg FÜ L und dem Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie über die Zusammenarbeit zum Aufbau eines Weltraumlagezentrums vom 14.11.2012 und 01.12.2012.



Abb.: Satellitenvielfalt im Weltraum

Auf der Grundlage der im Jahr 2011 geschlossenen Zusammenarbeitsvereinbarung zwischen dem Bundesministerium der Verteidigung und dem Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie beteiligt sich seit November 2011 das Raumfahrtmanagement des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt mit einer eigens dafür geschaffenen Abteilung an der Pilotphase des Weltraumlagezentrums, das nach Aufwuchs des zunächst militärischen Nukleus seitdem eine ressortgemeinsame Dienststelle am Standort Uedem ist.

Die dargestellten nationalen Aktivitäten hinsichtlich der Fähigkeit zur Weltraumlagedarstellung werden seit geraumer Zeit durch internationale Aktivitäten der Luftwaffe ergänzt, bei denen die Kooperationen mit Frankreich und den Vereinigten Staaten von Amerika im Vordergrund stehen.

Bereits im Jahr 2007 wurde anlässlich der 87. deutsch-französischen Regierungskonsultationen vereinbart, eine unabhängige Beurteilungsfähigkeit zum Schutz der eigenen Raumfahrtsysteme und Bevölkerung gewährleisten zu können. Hierzu gehörte auch die enge Abstimmung einer gemeinsamen Position gegenüber der Raumfahrtpolitik der Europäischen Union. Am 2. November 2010 wurden eine engere Zusammenarbeit und ein gegenseitiger Personalaustausch zwischen den Weltraumlagezentren beginnend im Jahr 2012 vereinbart. Auch bei dem weiteren Ausbau der Fähigkeit zur Beurteilung der Weltraumlage auf europäischer Ebene arbeiten die beiden Nationen eng zusammen.

Ebenso wie mit Frankreich besteht mit der United States Air Force eine enge Arbeitsbeziehung, wofür die im Jahr 2010 gegründete „Space Operations Working Group“ ein deutliches Zeichen ist. In diesem Gremium wird die künftige Ausgestaltung der operationellen Zusammenarbeit erarbeitet. Mitunter ist hier der gegenseitige Zugang zu den operativen Systemen, aber auch der Austausch von Personal vorgesehen, um im beiderseitigen Interesse die vorhandene Expertise weiter auszubauen.

Mit seinen Aktivitäten hat der Führungsstab der Luftwaffe die ihm zugeteilte wichtige Aufgabe zur Schaffung eines Lagebewusstseins über die Vorgänge im Weltraum aufgenommen. Innerhalb kurzer Zeit haben sich die zuständigen Luftwaffenbereiche als Kompetenzträger „Weltraum“ etabliert und werden innerhalb und außerhalb der Streitkräfte - national wie international - geschätzt. Entscheidend bleibt jedoch, dass die Bundeswehr und speziell die Luftwaffe im Ergebnis nur einen Beitrag zu den gesamtstaatlichen Anstrengungen bezüglich eines Weltraumlagebildes leisten kann. Alle aktuell geplanten Schritte sind daher darauf ausgerichtet, diesen

militärischen Beitrag sowie seine Integration in nationale und multinationale Aktivitäten weiter umzusetzen und auszubauen.

Im Zuge der aktuellen Umstrukturierung wurde mit den konzeptionellen Beiträgen des Führungsstabs der Luftwaffe und den Reden und Vorträgen des Inspektors das Thema Weltraum und Weltraumlage zum Zukunftsfeld der Luftwaffe erklärt und als Kernaufgabe der Basis Inland definiert.

Mit der Entscheidung, den militärischen Anteil des Weltraumlagezentrums als Abteilung 3 IV in das Zentrum für Luftoperationen zu integrieren und mit dessen Aufstellung im Jahr 2013 einen beschleunigten personellen Aufwuchs zu ermöglichen, wurde die Grundlage für eine Fortsetzung des Projekts über die Pilotphase hinaus geschaffen.

7. Epochenübergreifende Einzelthemen

7.1 Kapiteleinführung

Dieses Kapitel beinhaltet weitere exemplarische Themenfelder aus der jahrzehntelangen Arbeit des Führungsstabes der Luftwaffe, die von besonderer Bedeutung waren oder nicht einer bestimmten Epoche zugeordnet werden konnten.

Die ausgewählten Themen gehen im Schwerpunkt über die operationellen und logistischen Grundlagen der Luftwaffe hinaus und beleuchten jene Aspekte, die die Arbeit im Führungsstab der Luftwaffe ebenfalls maßgeblich prägten und oft für alle Beteiligten bis hin zum Inspekteur der Luftwaffe - zum Teil auch wegen der großen Außenwirkung - durchaus herausfordernd waren. Häufig waren es Themenfelder, die längere Zeit keine besondere Aufmerksamkeit fanden, bis sich irgendwann die Presse oder die Politik dafür interessierte.

Dazu gehörten auch die Themen zur „Inneren Führung“ und insbesondere das Thema „Tradition“. Ende der 1990er Jahre wurde im Deutschen Bundestag u.a. zur Frage der Traditionspflege in der Bundeswehr ein Untersuchungsausschuss eingesetzt. Im Nachgang dazu wurde die im Einzelnen praktizierte Traditionspflege in den Verbänden der Bundeswehr auf neue Grundlagen gestellt. In diese Zeit fiel auch ein Bundestagsbeschluss zur Tradition in der Bundeswehr, der eine bedeutende Änderung in der bei der Luftwaffe üblichen Benennung von Traditionsverbänden zur Folge hatte.

Einige andere der nachfolgend behandelten Aspekte aus der Arbeit des Führungsstabes der Luftwaffe waren per se keine luftwaffenspezifischen Themen. Die federführende Bearbeitung lag oft beim Führungsstab der Streitkräfte, bei der Abteilung Personal bzw. später der Abteilung „Personal- Sozial- und Zentralangelegenheiten“ (PSZ) oder anderen Abteilungen des Bundesministeriums der Verteidigung. Für den Führungsstab der Luftwaffe kam es bei diesen „querschnittlichen“ Themen darauf an, die Luftwaffenbelange gegenüber den federführenden Abteilungen zu vertreten und bestmöglich einzubringen. Gerade bei höchst aufwändigen und komplizierten Verfahren der Stabsarbeit und inhaltlichen Abstimmungen sowohl innerhalb des Bundesministeriums der Verteidigung als auch mit anderen Ressorts wurden die Besonderheiten in der Stabsarbeit des Führungsstabes der Luftwaffe deutlich. Die Ergebnisse waren meistens Kompromisse, weil verschiedene Interessen unter einen Hut gebracht werden mussten. Letztlich war das Erreichte oft enttäuschend für diejenigen Referate, die sich als Bedarfsträger unverstanden fühlten und die Luftwaffenbelange nicht gut genug vertreten sahen. Manchmal gelang es aber auch, durch überzeugende Argumente und fundierte Sacharbeit die anderen Organisationsbereiche mit „ins Boot zu holen“ und damit die eigene Position gegenüber den Interessen anderer Abteilungen zu stärken oder sogar die eigene Position - Kraft der besseren Argumente - durchzusetzen. Dies war umso erfolgreicher, je mehr durch personelle Kontinuität im Führungsstab der Luftwaffe Expertise geschaffen werden konnte, mit der es gegenüber anderen Abteilungen, in denen oft eine Beamenschaft mit langen Stehzeiten eingesetzt war, gelang, auf Augenhöhe verhandeln können.

Von besonderer Relevanz und ein steter Anspruch war das Vertreten von Luftwaffeninteressen (im Sinne von Bedarfsträgerforderungen) gegenüber der Abteilung „Personal- Sozial- und Zentralangelegenheiten“. Die Organisation des Bundesministeriums der Verteidigung sah von Anfang an eine zentralisierte und direkt der (politischen) Kontrolle des Ministers unterstellte Bearbeitung aller Belange des Personals der Bundeswehr vor. Der in der Zuständigkeit des Inspektors der Luftwaffe verbliebene Teil des Personalmanagements ist hier anhand einiger ausgewählter

Beispiele aus der Arbeit des Führungsstabs der Luftwaffe dargestellt. Hierzu gehören die bedarfsträgerrelevanten Themen, wie zum Beispiel die Werdegangssystematik, die Förderstrategie sowie der Verwendungsaufbau und die Verwendungsplanung. Das überwiegend luftwaffenspezifische Thema der besonderen verwendungsbezogenen Altersgrenze für Luftfahrzeugführer und Waffensystemoffiziere strahlgetriebener Kampfflugzeuge (BO 41) sowie die Weiterentwicklung und Neuausrichtung des gesamten fliegerischen Dienstes sind weitere zentrale Aspekte in diesem Kontext. Zudem werden hier die Zusammenhänge operativer Erfordernisse, waffensystembezogener Anforderungen, Ausbildung, Werdegangsgestaltung, Motivation der Betroffenen und personeller Einsatzbereitschaft besonders deutlich.

Der Bereich der Ausbildung ist ein sich über die Abteilungen im Bundesministerium der Verteidigung erstreckendes „querschnittliches“ Thema, bei dem der Generalinspekteur der Bundeswehr die Richtlinien vorgab. Da Ausbildung im Frieden eine Hauptaufgabe ist, war die Arbeit im Führungsstab der Luftwaffe auch bei diesem Thema darauf ausgerichtet, spezifische Forderungen der Luftwaffe bei der Erarbeitung der Grundsätze für die Ausbildung einzubringen und zu vertreten.

Für die Darstellung der Arbeit im Führungsstab der Luftwaffe wurden charakteristische Themen, wie zum Beispiel die Strahlflugzeugführer Ausbildung, ausgewählt. Darüber hinaus wurden in einem eigenen Kapitel die Ausbildungs- und Übungseinrichtungen der Luftwaffe im Ausland abgebildet, die größtenteils aus der Entstehungsgeschichte vor allem der fliegenden Luftwaffe herrühren; ein Aspekt, der die Luftwaffe bis heute besonders attraktiv macht.

Ein weiterer Artikel beschäftigt sich mit der Entwicklung eines gemeinsamen Berufs- und Dienstverständnisses. Die Erlasse des Inspektors der Luftwaffe, Generalleutnant Steinhoff, mit dem Titel „Der Offizier in der Luftwaffe“ und „Der Unteroffizier in der Luftwaffe“ von 1969/1970, sind Beispiele für ein initiatives Vorgehen eines Teilstreitkraft-Führungsstabes. Die Absicht des Inspektors der Luftwaffe war damals, ein neues „Vorstellungsbild des Offiziers und des Unteroffiziers“ in der Luftwaffe zu entwickeln. Dies war aus seiner Sicht notwendig, weil das Selbstverständnis des Soldaten den Gegebenheiten des technischen Fortschritts und der veränderten Struktur der Gesellschaft Rechnung tragen müsse. Dem Inspekteur ging es auch darum, das Offizierbild in der Bundeswehr insgesamt neu zu gestalten und dem in der damaligen Zeit innerhalb der Bundeswehr diskutierten eher traditionalistischen Bild des Soldaten mit einem neuen Ansatz zu begegnen. Damit wurde das im Kern bis heute gültige Selbstverständnis des Luftwaffensoldaten geprägt.

Die neuen Herausforderungen für die Streitkräfte aufgrund der historischen Umbrüche Anfang der 1990er Jahre machten eine Überprüfung des gemeinsamen Berufs- und Dienstverständnisses erforderlich. Der Führungsstab der Luftwaffe reagierte darauf mit der Weisung für die Luftwaffe Nr. 1101 „Erziehung in der Luftwaffe.“⁶⁷⁹

Folge der Reform der Bundeswehr und deren Weiterentwicklung ab dem Jahre 2000 war, dass nach Aufstellung der Organisationsbereiche „Streitkräftebasis“ und „Zentraler Sanitätsdienst Bundeswehr“ viele Luftwaffensoldaten zwar die Luftwaffenuniform trugen, aber nicht in der Luftwaffe sondern in diesen neuen Organisationsbereichen eingesetzt waren. Dies veranlasste den damaligen Inspekteur der Luftwaffe, Generalleutnant Back, das Leitbild „Team Luftwaffe“ für alle Uniformträger der Luftwaffe zu erlassen. Das Ziel des Leitbildes war es, das Selbstverständnis der Luftwaffe zu verdeutlichen, die Grundlagen und die Anforderungen für das Handeln jeder Luftwaffensoldatin und jedes Luftwaffensoldaten deutlich zu machen und eine Orientierungshilfe zu geben.⁶⁸⁰

⁶⁷⁹ BMVg Inspekteur der Luftwaffe / Fü L I 1 - Az 32-01-01 vom 12. Mai 2000, Weisung für die Luftwaffe Nr. 1101, „Erziehung in der Luftwaffe“.

⁶⁸⁰ Vgl. „Leitbild Team Luftwaffe“.

Zudem gab es Themen, die nach Aufstellung des Bundesministeriums der Verteidigung zunächst zentral dem Führungsstab der Streitkräfte zugeordnet waren und erst aufgrund nachhaltiger Einforderung von Zuständigkeiten und Beteiligungen der Inspektore in den Führungsstäben der Teilstreitkräfte angesiedelt wurden. Mit der Reform der Bundeswehr im Jahre 1990 wurden diese Zuständigkeiten jedoch wieder mehr und mehr im Führungsstab der Streitkräfte zentralisiert. Beispiele hierfür sind die Bearbeitung von Infrastrukturangelegenheiten oder die Bundeswehrplanung mit dem Planungsbeitrag der Luftwaffe. Die Bundeswehrplanung baut zum einen auf den politischen und planerischen Vorgaben der Bundesregierung und der Leitung des Bundesministeriums der Verteidigung auf und soll zum anderen auch die Bedarfe der Teilstreitkräfte und Organisationsbereiche angemessen berücksichtigen.

Von besonderer Bedeutung für die Luftwaffe waren zu jeder Zeit die Implikationen des Flugbetriebs mit Kampfflugzeugen. Von Beginn an war die Luftwaffe, und damit der Führungsstab der Luftwaffe, mit dem Thema Fluglärm, dem Lärmschutz und den damit verbundenen Belangen der Bevölkerung sowie mit dem Tiefflug und seinen einsatzbezogenen Erfordernissen befasst.

Die Verhinderung von Flugunfällen ist stets ein Ziel von höchster Bedeutung. Flugsicherheit im Flugbetrieb der Bundeswehr, die damit verbundenen Flugsicherheitsaufgaben und das bestehende Fehlermeldesystem sind deshalb Anlass für einen Beitrag, der auch hier die prägende Einflussnahme des Führungsstabs der Luftwaffe verdeutlicht.

Die Flugbereitschaft des Bundesministeriums der Verteidigung ist ein militärischer Verband der Luftwaffe und somit dem Inspekteur der Luftwaffe unterstellt, gleichwohl ist dabei das Interesse der politischen und parlamentarischen „Kunden“ von besonderer Bedeutung und rückt immer wieder wegen krisierter Inanspruchnahme in das öffentliche (auch mediale) Interesse. Am 1. Februar 1957 in Dienst gestellt und ursprünglich nur als Lufttransportstaffel zur „Erledigung spezieller Aufträge“ im Bereich des Verteidigungsministeriums vorgesehen, nimmt die Flugbereitschaft des Bundesministeriums der Verteidigung heute neben dem „Militärischen Lufttransport“ vor allem auch den „Parlamentarischen Lufttransport“ wahr. Für die Funktionsträger der politisch-parlamentarischen Ebene ist unter anderem jederzeit die weltweite Mobilität mit hoher Planungs- und Durchführungssicherheit zu gewährleisten.

7.2 Personalmanagement in der Luftwaffe

7.2.1 Werdegangssystematik, Förderstrategie, Verwendungsaufbau

In einem Ergebnisvermerk des Führungsstabs der Luftwaffe Fü L I 1 vom 21. Dezember 1992 wurde die erste und grundlegende Förderstrategie der Luftwaffe für Spitzenpositionen festgelegt. Eine übergreifende Werdegangssystematik bzw. eine Rahmenrichtlinie zur Verwendungsplanung der Offiziere des Truppendienstes existierten bis dahin nicht, gleichwohl gab es entsprechende Bedarfsträgervorgaben für die einzelnen Dienstbereiche der Luftwaffe.

Vor diesem Hintergrund hatte im Jahr 1995 der Referatsleiter P IV 1 der Abteilung Personal des Bundesministeriums der Verteidigung dem Referat Fü L I 1 mitgeteilt, dass aus Sicht der Personalführung eine Aktualisierung der Förderstrategie und die Erstellung einer übergreifenden „Rahmenrichtlinie Verwendungsplanung und Verwendungsaufbau“ als erforderlich eingeschätzt würden.

Daraufhin wurde im Frühjahr 1996 zunächst referatsintern im Fü L I 1 mit der Erarbeitung und Diskussion der Grundlagen und der Grobgliederung einer zeitgemäßen, modernen und bedarfsbezogenen Förderstrategie sowie einer „Rahmenrichtlinie Verwendungsaufbau“ begonnen. Bereits damals bestand die Absicht, derartige Weisungen für das Personalmanagement sowohl für die Offiziere des Truppendienstes als auch für die Offiziere des Militärfachlichen Dienstes (OffzMilFD) und die Berufsunteroffiziere zu erstellen. Dem Inspekteur der Luftwaffe wurden diese Absicht und die geplante Vorgehensweise zur Billigung vorgelegt.

Unter intensiver Einbeziehung des Bedarfsdeckers, insbesondere des Referats, das bei der Abteilung Personal- und Sozialangelegenheiten für die Personalführung der Obersten und Generale der Luftwaffe zuständig war, aber auch mit tatkräftiger Unterstützung durch das Luftwaffenamt Abteilung Personal und Ausbildung, wurde die Erarbeitung der Förderstrategie und der Rahmenrichtlinie im Jahre 1996 begonnen.

Am 24. November 1998 wurde die Förderstrategie für die Berufsoffiziere des Truppendienstes (BOTrDLw) als Grundsatzforderung für Verwendungsaufbau / Verwendungsplanung sowie für das „Werdegangsmodell Offiziere“ durch den Inspekteur der Luftwaffe erlassen.⁶⁸¹ Sie enthielt Ziele, Grundsätze und Eckwerte für die langfristige individuelle Verwendungsplanung und den Verwendungsaufbau der Berufsoffiziere des Truppendienstes der Luftwaffe. Ausgangsbasis waren dabei - damals wie heute - das jeweils gültige Personalstrukturmodell (PSM) und die Grundsätze der Personalführung (ZDv 20/1, „Die Personalführung für die Soldaten der Bundeswehr“). Zentrale Aspekte dieser Strategie waren u.a. die Laufbahngestaltung, Förderkategorien, Altersbänder, Förderperspektiven und Förderschwellen (siehe Abbildung „Förderstrategie für die Berufsoffiziere des Truppendienstes“, das sogenannte „Handtuch“).

⁶⁸¹ BMVg InspL/Fü L I 1 vom 24. November 1998.

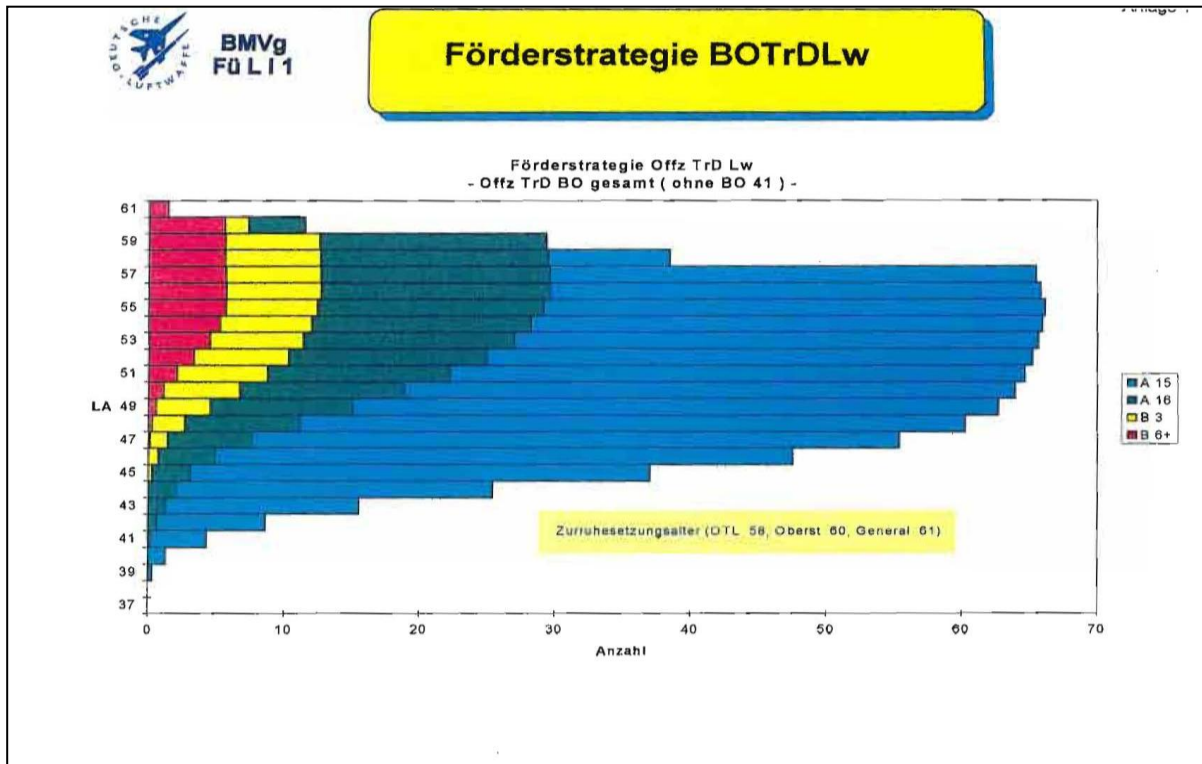


Abb.: Förderstrategie für die Berufsoffiziere des Truppendienstes

Am 9. März 2000 wurde schließlich - nach Jahren intensiver Stabsarbeit (insbesondere auch bedingt durch die Spezifika des jeweiligen Werdeganges) - durch den Stabsabteilungsleiter FÜ L I die „Rahmenrichtlinie Verwendungsaufbau / Verwendungsplanung Offiziere des Truppendienstes der Luftwaffe“ in Kraft gesetzt.⁶⁸² Diese Rahmenrichtlinie legte Ziele und Grundsätze für die langfristige Verwendungsplanung und den Verwendungsaufbau der Offiziere des Truppendienstes (Luftwaffenuniformträger) fest. Ihr zentrales Ziel war die Sicherstellung der personellen Einsatzbereitschaft der Luftwaffe. Neben Grundlagen, Grundsätzen, Begriffsbestimmungen und grafischen Darstellungen des Verwendungsaufbaus erfasste diese Rahmenrichtlinie alle Dienstbereiche und Werdegänge der Luftwaffe mit nachstehenden Aspekten:

- Anforderungen an den Offizier des Truppendienstes,
- Werdegangsorientierung des Verwendungsaufbaus,
- Verwendungsmöglichkeiten,
- Verwendungsplanung/Laufbahngestaltung,
- Verwendungsauswahl und
- Ausgestaltung des Verwendungsaufbaus.

Unter anderem wegen Strukturänderungen und anderer als dringlicher eingeschätzter Erfordernisse im Bereich Personalmanagement wurden zunächst keine vergleichbaren Weisungen oder Grundlagenpapiere für OffzMilFD und Berufsunteroffiziere erstellt.

Mit der Indienststellung der Streitkräftebasis, dem Vollzug grundlegender Strukturänderungen, der Weiterentwicklung des Personalmanagements, wie z.B. mit der Einführung streitkräftegemeinsamer Kompetenzbereiche und der Notwendigkeit der Einführung neuer Werdegänge (Personalwesen, Nachrichtenwesen Luftwaffe, Fliegerischer Dienst Jet) wurden in der Folge die Erstellung einer grundlegend neuen Werdegangssystematik, die Neugestaltung der Förder-

⁶⁸² BMVg FÜ L I 1 - Az 16-30-00 vom 9. März 2000.

strategie sowie der Rahmenrichtlinie für den Verwendungsaufbau und die Verwendungsplanung der Offiziere des Truppendienstes immer dringlicher.

Dienstbereiche	Werdegänge	Abkürzungen
Fliegerischer Dienst	Kampfflugzeugführer(in)	(KpfFF)
	Waffensystemoffizier	(WaSysOffz)
	Fliegerischer Dienst Jet (ab A 13)	(FlgDstJet)
	Transportflugzeugführer(in)	(TrspFlzFhr)
	Hubschrauberführer(in)	(HubschrFhr)
Flugabwehrraketendienst	Flugabwehrraketendienst	(FlaRakDst)
Objektschutz in der Lw	Luftwaffensicherungstruppe	(LwSichTr)
	Luftwaffenpionierdienst/Infrastruktur	(LwPiDst/Infrastr)
Führungsdienst	Informationstechnik	(IT)
	Einsatzführungsdienst	(EinsFüDst)
	Militärische Flugsicherung	(MilFS)
Technischer Dienst	Technischer Dienst	(TDst)
Versorgungsdienst	Versorgungsdienst	(VersDst)
Stabsdienst	Personalwesen (ab A 13)	(PersWes)
	Nachrichtenwesen Luftwaffe	(NachrWesLw)
	Information und Kommunikation (derzeit noch in Prüfung)	(InfoKomm)

Abb.: Dienstbereiche und Werdegänge

Dies bedeutete, dass zunächst die Revision dieser Dokumente höher zu priorisieren war als die Erstellung der Weisungen für andere Laufbahnen. Die hierfür erforderlichen Vorbereitungen und Arbeiten wurden im Jahre 2007 aufgenommen. Die Abteilung Personalstruktur, Organisation, Controlling, Aufwandsbegrenzung und Rationalisierung (POCAR) im Luftwaffenamt erhielt den Auftrag, Entwürfe für diese Weisungen zu erstellen und mit den Höheren Kommandobehörden und der Personalführung abzustimmen.

Im Ergebnis und nach intensiven Erörterungen, insbesondere mit dem Führungsstab der Streitkräfte, wurde schließlich am 9. Juni 2009 die „Werdegangssystematik der Offiziere des Truppendienstes der Luftwaffe“ durch den Inspekteur Luftwaffe schlussgezeichnet.⁶⁸³ Diese

⁶⁸³ BMVg InspL / Fü L I 1 - Az 16-37-01 vom 9. Juni 2009.

Werdegangssystematik berücksichtigte die Veränderungen der Rahmenbedingungen für das Personalmanagement der Bundeswehr, insbesondere auch

- die zunehmende Veränderung beruflicher Handlungsfelder und der daraus abgeleiteten Fähigkeitsprofile;
- den Aufbau streitkräftegemeinsamer Organisationseinheiten (SKB, ZSanDstBw) mit einem entsprechenden quantitativen und qualitativen Bedarf an Luftwaffenoffizieren;
- die Auswirkungen des demografischen Wandels und der wirtschaftlichen Entwicklung auf die Attraktivität der Streitkräfte;
- gesamtgesellschaftliche Trends wie zum Beispiel Wertewandel, Pluralisierung und Wanderungsbewegungen;
- den individuellen Anspruch nach bestmöglicher Vereinbarkeit von Familie und Dienst in den Phasen der beruflichen wie privaten Entwicklung und Lebensplanung.

Im Fokus dieser Konzeption stand der Auf- und Ausbau beruflicher Professionalität im Rahmen der Personalentwicklung von Offizieren des Truppendienstes der Luftwaffe (OffzTrDLw) für ein breites Verwendungsspektrum. Dabei waren vornehmlich die Belange anderer Organisationsbereiche, die strukturelle Chancenangleichung, Luftwaffenkompetenz für streitkräftegemeinsame Aufgabenerfüllung sowie die mittlerweile eingeführten streitkräftegemeinsamen Kompetenzbereiche zu berücksichtigen.



Abb.: Streitkräftegemeinsame Kompetenzbereiche

Am 4. Juni 2010 hatte der Inspekteur der Luftwaffe die Weiterentwicklung der Förderstrategie für die Berufsoffiziere der Luftwaffe erlassen und damit gleichzeitig die bis dahin gültige Förderstrategie außer Kraft gesetzt.⁶⁸⁴ Gemeinsam mit der Werdegangssystematik und der Rahmenrichtlinie für den Verwendungsaufbau und die Verwendungsplanung (Zielgruppe alle OffzTrDLw) bildete diese Förderstrategie fortan die konzeptionelle Grundlage für die Personalentwicklung der

⁶⁸⁴ BMVg Fü L I 1 - Az 16-37-01 vom 4. Juni 2010.

Berufsoffiziere des Truppendienstes der Luftwaffe. Mit ihr wurden die Voraussetzungen geschaffen, um

- die im Personalstrukturmodell ausgewiesenen Laufbahnchancen zu realisieren,
- die strukturelle A 16-Chance für Offiziere mit abgeschlossenem LGAN⁶⁸⁵ zu gewährleisten,
- eine Früherkennung des Spitzenpersonals sicherzustellen,
- die Verwendungsplanung und den Verwendungsaufbau von OffzTrDLw so zu gestalten, dass diese insbesondere auch für Spitzenverwendungen im streitkräftegemeinsamen Bereich sowie im internationalen Umfeld erfolversprechend vorbereitet sind,
- ein ausgewogenes Verhältnis der Laufbahnchancen von Offizieren mit und ohne Generalstabsausbildung sicherzustellen sowie
- ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Früh-, Mittel- und Perspektivförderung zu gewährleisten.

Während die Förderstrategie des Jahres 1992 noch den Umfang einer DIN A4-Seite hatte, umfasste die von 1998 sieben Seiten und die von 2010 bereits vierzehn. Dies mag ein Beleg für zunehmende Transparenz und Komplexität des Themas sein, war aber insbesondere auch den geänderten Rahmenbedingungen eines modernen Personalmanagements geschuldet.

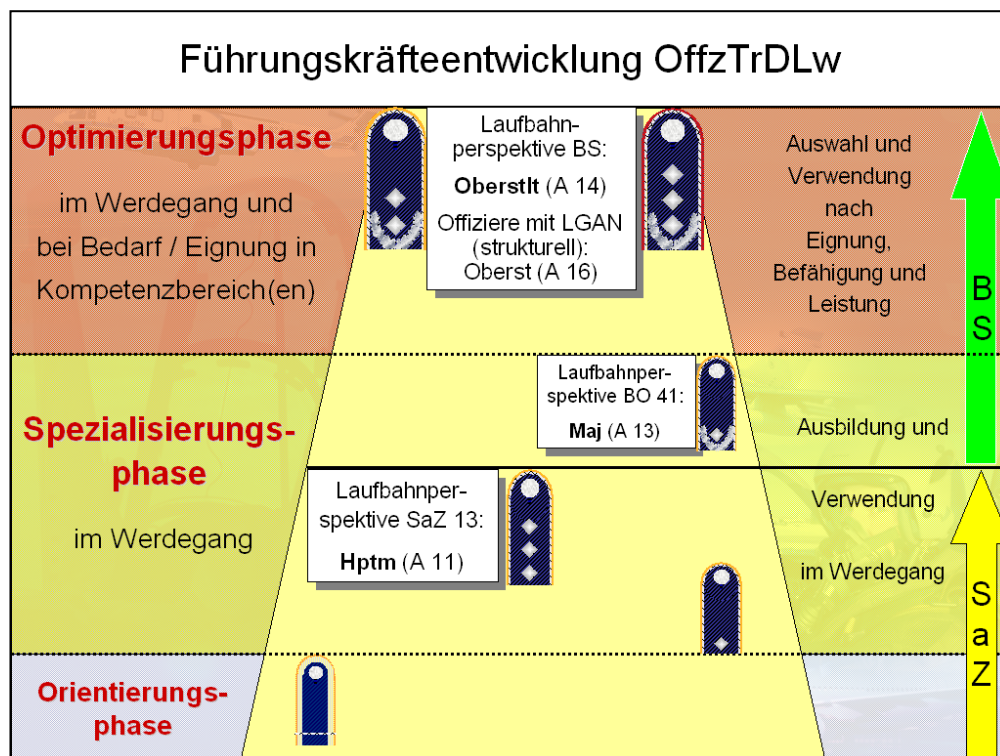


Abb.: Führungskräfteentwicklung der Offiziere des Truppendienstes der Luftwaffe

Die Trilogie dieser Grundlagenpapiere des Personalmanagements und der Personalentwicklung wurde am 15. September 2010 abgerundet durch die Herausgabe der aktuellen Rahmenrichtlinie für den Verwendungsaufbau und die Verwendungsplanung der Offiziere des Truppendienstes der Luftwaffe (RRL VerwAufb/VerwPI OffzTrDLw)⁶⁸⁶. Letztere sollte einen wichtigen Beitrag leisten zur

⁶⁸⁵ LGAN: Lehrgang Generalstabs / Admiralstabsausbildung National.

⁶⁸⁶ BMVg Fü L I / Fü L I 1 - Az 16-30-00 vom 15. September 2010.

Personalentwicklung im Sinne des „Dialogischen Prinzips“⁶⁸⁷ sowie zur Führungskräfteentwicklung der Offiziere des Truppendienstes der Luftwaffe.

Handlungsleitendes Ziel im Personalmanagement ist es, die Voraussetzung für die personelle Einsatzbereitschaft der Streitkräfte zu schaffen.⁶⁸⁸ Diese ist erreicht, wenn der in den Organisationsgrundlagen zur Erfüllung von Aufträgen und Aufgaben festgelegte Personalumfang nach Quantität und Qualifikation gedeckt ist und die Regeneration des erforderlichen Personals sichergestellt wird. Das Personal muss aufgaben- und funktionsgerecht ausgebildet sein und über die erforderliche Haltung und Einstellung zum Beruf verfügen.

Die in der Rahmenrichtlinie für den Verwendungsaufbau und die Verwendungsplanung der Offiziere des Truppendienstes der Luftwaffe festgelegten grundsätzlichen Regelungen dienen in diesem Zusammenhang dazu,

- den Verwendungsaufbau der OffzTrDLw in den einzelnen Werdegängen sowie den streitkräftegemeinsamen Kompetenzbereichen modellhaft und idealtypisch darzustellen;
- den personalbearbeitenden Stellen für die OffzTrDLw - ergänzend zu streitkräftegemeinsamen Bedarfsträgervorgaben⁶⁸⁹ - die aus Sicht des zuständigen Bedarfsträgers erforderlichen Vorgaben für die Ausgestaltung des Verwendungsaufbaus und der Verwendungsplanung der OffzTrDLw zu machen;
- den truppendienstlichen Vorgesetzten und insbesondere den beurteilenden Vorgesetzten ein Hilfsmittel für die Beratung der OffzTrDLw an die Hand zu geben;
- dem einzelnen Offizier einen Orientierungsrahmen für seine persönliche Planung zu geben und es ihm somit zu ermöglichen, wichtige Forderungen und Weichenstellungen für die Realisierung eigener beruflicher Zielvorstellungen und Wünsche zu erkennen und die eigene berufliche Orientierung und Leistung daran ausrichten zu können;
- Kenntnisse über Rahmenbedingungen der Verwendungsauswahlverfahren und der Verwendungsplanung zu vermitteln, um die hierfür erforderlichen Personalmaßnahmen transparenter und besser nachvollziehbar zu machen und somit das Vertrauen der OffzTrDLw in die ganzheitliche und langfristig angelegte Personalentwicklung zu stärken.

Die Inhalte der hier genannten Dokumente sollen nicht in Aktenschranken verstauben. Sie sind vielmehr - so der hierzu geäußerte Anspruch des Führungsstabs der Luftwaffe - durch geeignete Informationsportale, Broschüren und Informationsveranstaltungen zu vermitteln. Truppendienstliche Vorgesetzte sind darüber hinaus regelmäßig über aktuelle Aspekte, Erfahrungen und Entwicklungslinien zu unterrichten.

Zudem sind diese Dokumente kontinuierlich an neue Herausforderungen und Entwicklungen (auch organisationsbereichsübergreifend) anzupassen; dies geschieht künftig im neuen Kommando Luftwaffe. Dabei sollte es auch gelingen nicht nur diese „Trilogie“ fortzuschreiben, sondern das längst augenscheinliche und überfällige Erfordernis zu erfüllen, vergleichbare Weisungen für die Offiziere des Militärfachlichen Dienstes und die Berufsunteroffiziere zu erstellen.

⁶⁸⁷ Das „Dialogische Prinzip“ beschreibt u.a. die Kommunikation zwischen der Personalführung und dem Individuum und stellt damit Entscheidungen auf eine breitere Basis, fördert das gegenseitige Verständnis und Vertrauen und stärkt so die Motivation. Truppendienstliche Vorgesetzte nehmen hierbei eine wichtige Mittlerrolle ein und wirken durch das Beurteilungswesen entscheidend mit.

⁶⁸⁸ Vgl. BMVg AL PSZ / PSZ I 1 - Az 09-10-10/8 vom 16. November 2009, „TK Personalmanagement in der Bundeswehr“.

⁶⁸⁹ Vgl. z.B. BMVg Fü S I 1 - Az 16-30-00 vom 30.10.2008, „Katalog streitkräftegemeinsamer Bedarfsträgerforderungen für Auswahl- und Verwendungsplanungsverfahren im Rahmen des Personalmanagements“.

7.2.2 Die besondere verwendungsbezogene Altersgrenze (BO 41) für Luftfahrzeugführer und Waffensystemoffiziere strahlgetriebener Kampfflugzeuge

Von Beginn an waren in der Luftwaffe der Dienstbereich „Fliegerischer Dienst“ und insbesondere der Bereich der strahlgetriebenen Kampfflugzeuge im Fokus. Hatte doch Generalleutnant Kamhuber als erster Inspekteur der Luftwaffe angekündigt, dass die Luftwaffe über 1.326 Kampfflugzeuge verfügen würde.⁶⁹⁰ Diese relativ hohe Anzahl an strahlgetriebenen Kampfjets erforderte nicht nur finanzielle, organisatorische, technische und logistische Anstrengungen, sondern war auch eine riesige Herausforderung für die Ausbildung und die Nachwuchswerbung für einen neuen Typ Luftfahrzeugführer in der Luftwaffe. Auch wenn anfangs eine bemerkenswerte Anzahl kriegserfahrener Flugzeugführer zur Verfügung stand, mussten auch diese auf die neuen Kampfflugzeuge umgeschult werden.

Die Faszination des Fliegens sowie die Attraktivität der Ausbildung in Nordamerika waren in den ersten Jahren der Luftwaffe stärker motivierende Faktoren als Gehalt und Karriere. Junge Männer erhielten die Chance, Strahlflugzeuge zu fliegen, Nordamerika kennenzulernen und später in der Bundesrepublik Deutschland von fliegerisch erfahrenen dreißig- bis vierzigjährigen Verbandsführern, wie z.B. Walter Krupinski, Günter Rall, Fritz Obleser und Johannes Steinhoff zu lernen und gemeinsam mit ihnen die Geschwader aufzubauen.⁶⁹¹ Weitere wichtige Aspekte waren das Leben in der internationalen Gemeinschaft und die häufigen Auslandsaufenthalte genauso wie die fliegerische Aus- und Weiterbildung im Ausland, sei es zum Beispiel in Texas/USA oder in Portugal. Der Anspruch der Sicherheit des Fliegens stand dabei stets im Vordergrund, allerdings musste hier auch schmerzhaftes Lehrgeld (STARFIGHTER-Krise) bezahlt werden und die Einsicht reifen, dass „für sicheres Fliegen nichts besser ist als Fliegen.“⁶⁹²

Im Unterschied zu den strahlgetriebenen Kampfflugzeugen entwickelte sich der Bereich des Lufttransports zwar weniger spektakulär, stellt aber bis heute mit seiner überragenden Bedeutung für humanitäre Einsätze und militärische Operationen der Bundeswehr eine wichtige Komponente der fliegenden Luftwaffe dar. Insbesondere bei den Hilfeleistungen in Katastrophenfällen haben sich die Transportkräfte der Luftwaffe sehr bewährt und über die Jahrzehnte hohes Ansehen erworben.

Vor diesem Hintergrund sind die Laufbahnen, Anforderungen und Anreize für fliegendes Personal im Bereich der Kampfflugzeuge und der Transportflugzeuge sehr unterschiedlich und auch nicht ohne weiteres austauschbar. Bei den Transportfliegern werden seit längerem auch Offiziere des Militärfachlichen Dienstes als Flugzeugführer eingesetzt; Offiziere des Truppendienstes können sich nicht nur als Berufssoldat, sondern auch als Soldat auf Zeit mit einer Verpflichtungszeit von mindestens 15 Jahren verpflichten und die Ausbildung findet vorwiegend in Deutschland statt.

Demgegenüber findet bei den Kampfflugzeugführern die fliegerische Ausbildung vorwiegend in den USA statt und spätestens seit Mitte der 1960er Jahre wurde für diesen Werdegang die Offizierlaufbahn des Truppendienstes mit einer längerfristigen Bindung als Berufssoldat bis zur dienstgradbezogenen Altersgrenze oder zu einer verwendungsbezogenen Altersgrenze erforderlich. Dies war zum einen ein Ausfluss der STARFIGHTER-Krise, zum anderen eine Folge der Erfordernisse technischen Wissens und fliegerischer Erfahrung (lange Nutzungszeit im fliegenden Verband) und nicht zuletzt auch ein Aspekt der Attraktivität der Laufbahn.

⁶⁹⁰ Vgl. Kuebart, Jörg in Jarosch, Hans-Werner, Seite 206.

⁶⁹¹ Ebd.

⁶⁹² Ebd., Seite 208.

Am 22. November 1966 fand im Führungsstab der Luftwaffe beim Referat Fü L II 8 eine Besprechung mit weiteren Vertretern des Führungsstabs sowie Vertretern der fliegenden Verbände und der Abteilung Personal statt. Thema war das „Laufbahnbild des Flugzeugführers der Luftwaffe“. Diese Besprechung sollte grundlegende Bedeutung für die Einführung einer „Sonderlaufbahn“ für Flugzeugführer in den „Strahlverbänden“ - wie die mit Kampffjets ausgerüsteten fliegenden Verbände der Luftwaffe damals in den Vorlagen genannt wurden - haben. Die persönliche Anwesenheit des Inspektors der Luftwaffe, Generalleutnant Steinhoff, unterstrich die Bedeutung, die die Luftwaffenführung diesem Thema beigemessen hatte.

In einem Vortrag der Abteilung Personal P IV 7 wurde dargelegt, dass „die größte Schlagkraft, höchste Flugsicherheit und günstigste Regenerationsmöglichkeit“ zu erwarten wären, wenn die Flugzeugführer 15 Jahre im fliegenden Verband verbleiben würden. Dafür müssten alle Flugzeugführer Berufssoldaten werden. Damit könnte allerdings nicht für alle eine Anschlussverwendung, vor allem nicht als Stabsoffizier, sichergestellt werden, so P IV 7:

„Die günstigste Möglichkeit einer gerechten Laufbahnplanung bietet ein Anteil von 35% Berufssoldaten unter den Flugzeugführern. Für den Rest wird eine Sonderlaufbahn angestrebt mit 20 Dienstjahren (5 Jahre Ausbildung, 15 Jahre Standzeit im Verband) und anschließender Versorgung mit 65 % der letzten ruhegehaltstfähigen Dienstbezüge.“

Von den anwesenden Luftwaffenvertretern wurde zu Protokoll gegeben:

„Die neue Laufbahn verspricht bei flexibler Handhabung die günstigste Lösung für die Luftwaffe und den einzelnen Flugzeugführer.“

Das Ergebnis der Besprechung wurde wie folgt zusammengefasst:

„Bei der Schlussbesprechung in Gegenwart des Inspektors der Luftwaffe zeigten sich die Teilnehmer an der Diskussion über die Richtigkeit der von P vorgetragenen Ansichten einig.“⁶⁹³

Damit war die Sonderlaufbahn für Flugzeugführer in „Strahlverbänden“ oder kurz der damalige BO 40 (also ein Berufsoffizier mit verwendungsbezogener Altersgrenze von 40 Jahren) geboren. Allerdings dauerte es noch mehr als zwei Jahre, bis die Idee für diese Sonderlaufbahn dann tatsächlich im Soldatengesetz festgeschrieben wurde und rechtlich verbindlich umgesetzt werden konnte.

Hintergrund für die neuen laufbahnrechtlichen Überlegungen für die Flugzeugführer waren Erkenntnisse aus Untersuchungen des Führungsstabs der Luftwaffe im Zusammenhang mit den STARFIGHTER-Unfällen. Mit diesen Erkenntnissen wurden danach die Ergebnisse der Besprechung vom 22. November 1966 zusammengefasst und dem Generalinspekteur mit der Bitte um „Einführung einer Sonderlaufbahn für Flugzeugführer in Strahlverbänden“ vorgelegt.⁶⁹⁴

Der daraufhin zu diesem Gesetzesvorhaben eingeleitete Mitzeichnungsgang im Bundesministerium der Verteidigung war - trotz der grundsätzlichen Einigung bei der Besprechung am 22. November 1966 - nicht einfach. Die zuständigen Abteilungen, allen voran die Abteilung Verwaltung und Recht (VR), konnten erst nach langwierigen Verhandlungen von der Notwendigkeit dieses Gesetzesvorhabens überzeugt werden. Im Rahmen dieses Abstimmungsprozesses sind deshalb auch alternative Lösungsmöglichkeiten untersucht worden, u.a. ein Dienstverhältnis eines Berufssoldaten mit einer fest begrenzten Dienstzeit von 20 Jahren oder ein Dienstverhältnis eines Soldaten auf Zeit für die Dauer von 20 Jahren.

⁶⁹³ BMVg Fü L II 4 - Az 16-05-20 vom 05.12.1966.

⁶⁹⁴ Vgl. BMVg Fü L II 4 - Az 16-05-20 vom 05.12.1966 (von GenLt Steinhoff unterschrieben).

Der endgültige Durchbruch im Abstimmungsprozess erfolgte im Sommer 1967. Es dauerte dann aber nochmals mehrere Monate, bis Anfang 1968 der eigentliche Gesetzesentwurf mit einer Vorlage an den Staatssekretär von der Abteilung Verwaltung und Recht auf den Weg gebracht werden konnte.⁶⁹⁵ Grund für die weitere Verzögerung waren die Widerstände gegen das Gesetz durch die anderen Ressorts.

Insbesondere musste das für laufbahnrechtliche Fragen federführende Bundesministerium des Inneren (BMI) von dem Vorhaben überzeugt werden. Auf die Bedenken des Innenministeriums, dass eine Altersgrenze des 40. Lebensjahres nicht mit dem auf Lebenszeit ausgerichteten Berufssoldatenverhältnis vereinbar sei, wurde entgegnet:

*„Das Bedenken wäre allenfalls begründet, wenn alle Strahlflugzeugführer mit 40 Jahren ausscheiden müssten. Etwa ein Drittel kann jedoch in Anschlussverwendungen untergebracht werden. Daher bleibt das Berufssoldatenverhältnis mit einer Altersgrenze von 40 Jahren wie bei der Altersgrenze nach dem Dienstgrad (§ 45 SG) im Grundsatz nach wie vor ein Lebenszeitverhältnis.“*⁶⁹⁶

Das Bundesministerium des Inneren ließ sich mit diesem Argument überzeugen und dem Bundesministerium der Verteidigung gelang es, nicht zuletzt aufgrund der guten Argumente des Inspektors der Luftwaffe, aber auch durch den öffentlichen Druck wegen der Häufung der STARFIGHTER-Unfälle, den Gesetzesentwurf in den parlamentarischen Abstimmungsprozess zu bringen. So befasste sich der Deutsche Bundestag Anfang 1969 mit einer Beschlussvorlage der Bundesregierung, das Soldatengesetz so zu ändern, dass „für Offiziere in Verwendungen als Strahlflugzeugführer die Vollendung des vierzigsten Lebensjahres“ als Datum für die Zuruhesetzung möglich wird.⁶⁹⁷

In der Begründung wurden die Argumente der Besprechung vom 22. November 1966 übernommen. Also wurde im Gesetzgebungsverfahren festgeschrieben, dass „Strahlflugzeugführer [...] im Regelfall den Anforderungen, die an eine solche Verwendung gestellt werden, mit Überschreiten des 40. Lebensjahres nicht mehr gewachsen sind.“

Allerdings wollte man auch sicherstellen, dass die Strahlflugzeugführer nach der fünfjährigen Ausbildungszeit „so lange wie möglich im Verband verwendet werden“ können. Nur dieses Vorgehen „vermittelt dem Strahlflugzeugführer die Flugerfahrung, die ein Höchstmaß an Einsatzbereitschaft des Verbandes und vor allem an Flugsicherheit gewährleistet und damit die Unfallgefahr weitgehend vermindert. Auch hinsichtlich der nur teilweise möglichen Anschlussverwendungen schloss sich der Deutsche Bundestag der Auffassung des Bundesministeriums der Verteidigung an. Dennoch gab es „Bauchschmerzen“ wegen der mit 40 Jahren sehr niedrig angesetzten Pensionsgrenze. Die Bundesregierung wurde deshalb aufgefordert, „zu berichten, ob und welche Fragen mit der starken Herabsetzung von Altersgrenzen aufgeworfen werden.“ Aus den Akten ist allerdings nicht ersichtlich, ob dieser Bericht auch tatsächlich erstellt wurde.

Auf jeden Fall wurde mit dem „Siebenten Gesetz zur Änderung des Soldatengesetzes“ mit Verkündung am 24. März 1969 im Bundesgesetzblatt die gesetzliche Grundlage für die Einführung einer „Sonderlaufbahn“ für Flugzeugführer in „Strahlverbänden“ geschaffen.

Zur Information der Verbände über die einzelnen Bestimmungen / Regelungen im Zusammenhang mit der Einführung der „besonderen Altersgrenze für Strahlflugzeugführer“ wurde ein „Blauer

⁶⁹⁵ Arbeitstitel: „Gesetzesentwurf betreffend die Einführung einer besonderen Altersgrenze für Strahlflugzeugführer im Berufssoldatenverhältnis“, VR IV 1 - Az 16-02-02 vom 25.01.1968.

⁶⁹⁶ Stellungnahme BMVg VR IV 1.

⁶⁹⁷ Vgl. Deutscher Bundestag, Drucksache V/3336 und V/3731.

Brief“ entworfen (in der endgültigen von General Steinhoff gezeichneten Fassung tauchte der Begriff „Blauer Brief“ allerdings nicht mehr auf).⁶⁹⁸

Im Jahr 1975 wurde die besondere Altersgrenze um ein Jahr heraufgesetzt (BO 41) und zugleich - im Falle der Wehrfliegerverwendungsunfähigkeit - die besondere Altersgrenze der Vollendung des 40. Lebensjahres eingefügt.

1980 wurden die „Kampfbeobachter“ (KBO) - ab 1990 als „Waffensystemoffiziere“ (WSO) bezeichnet - in die Altersgrenzenregelung einbezogen, nachdem die Luftwaffe und die Marine vermehrt von einsitzigen auf zweisitzige strahlgetriebene Kampfflugzeuge umgerüstet hatten und der „Kampfbeobachter“/„Waffensystemoffizier“ nach flugmedizinischen Erkenntnissen in Strahlflugzeugen den gleichen psychischen und physischen Belastungen wie der Luftfahrzeugführer ausgesetzt ist.

Die allgemeine Laufbahnperspektive für BO 41 ist unverändert der Dienstgrad Major (Besoldungsgruppe A13). Überlegungen zur Änderung der besonderen Altersgrenze (z.B. BO 38 / BO 43) wurden wiederholt diskutiert und u.a. aus strukturellen Gründen verworfen.

Die gesetzliche Grundlage für die Besonderheiten des BO 41 war politisch/parlamentarisch wegen der bereits dargestellten sozialpolitischen Auswirkungen nicht unumstritten. Sie war auch nur durchzuhalten, weil der Führungsstab der Luftwaffe die Notwendigkeit dieser gesetzlichen „Sonderregelung“ immer wieder überzeugend nachweisen konnte. Die maßgeblichen Gründe zugunsten dieser Sonderregelung wurden auch wissenschaftlich belegt:

- Der Generalarzt der Luftwaffe stellte auf der Grundlage einer umfangreichen Untersuchung im Jahr 1998 fest, dass sich in der langjährigen Praxis die besondere Altersgrenze von 41 Jahren für Besatzungen strahlgetriebener Kampfflugzeuge aus flugmedizinischer und flugpsychologischer Sicht bewährt hat.
- Bereits fünf Jahre später beauftragte der Inspekteur der Luftwaffe erneut den Generalarzt der Luftwaffe, der Frage nach einer möglichen Erhöhung der besonderen Altersgrenze wissenschaftlich fundiert nachzugehen. Gründe hierfür waren die immer wieder angezweifelte Stichhaltigkeit der Begründung für die Beibehaltung einer besonderen Altersgrenze sowie Forderungen, diese auch auf Flugzeugführer nicht strahlgetriebener Kampfflugzeuge auszudehnen. Die Ergebnisse und Erkenntnisse aus dieser Studie wurden 2003 dem Inspekteur der Luftwaffe vorgelegt mit der Empfehlung, grundsätzlich an der besonderen Altersgrenze von 41 Jahren festzuhalten und diese Sonderregelung auf Besatzungen strahlgetriebener Kampfflugzeuge zu beschränken.
- Flugmedizinische Bewertungen ergaben, dass die psycho-physischen Anforderungen an das fliegende Personal strahlgetriebener Kampfflugzeuge grundsätzlich sehr hoch sind.

Bis zum Ende der 1990er Jahre konnte ein Offizier des „Fliegerischen Dienstes (Jet)“ - aufgrund damals praktizierter Vorgehensweise - regelmäßig davon ausgehen, bereits nach Vollendung des 41. Lebensjahres zur Ruhe gesetzt zu werden, wenn er funktionsspezifisch eingestellt, ausgebildet und mit dieser „relativ engen“ Verwendungsbreite verwendet worden war.⁶⁹⁹ Gleichwohl besagte die geltende Rechtslage auch damals schon, dass auch BO 41 Berufssoldaten sind und es letztlich dem Dienstherrn obliegt, ob sie mit 41 Jahren zur Ruhe gesetzt werden oder bis zum Erreichen ihrer jeweiligen dienstgradbezogenen bzw. allgemeinen Altersgrenze im Dienst verbleiben. Eine „Pensionierung“ mit 41 Jahren war für manche der betroffenen Soldaten auch durchaus attraktiv,

⁶⁹⁸ BMVg FÜ L II 4 - Az 16-02-01 vom 23.06.1969.

⁶⁹⁹ Dies galt bzw. gilt nicht für diejenigen Bewerber, für die neben der fliegerischen Verwendung auch ein Studium vorgesehen war bzw. ist. Sie wurden und werden, auch wenn sie während ihrer fliegerischen Verwendung der besonderen verwendungsbezogenen Altersgrenze des 41. Lebensjahres unterliegen, mit der Maßgabe eingestellt und verwendet, erst nach Überschreiten ihrer jeweiligen dienstgradbezogenen besonderen Altersgrenze pensioniert zu werden.

weil die frühe Zurruesetzung (bei einem Ruhegehalt von ca. 57 % der letzten Brutto-Dienstbezüge) die Chance zu einer neuen Lebens- bzw. Berufsweggestaltung in einem relativ jungen Lebensalter bot.

Die politischen Rahmenbedingungen für die Einführung und die Beibehaltung des BO 41 waren sicherlich auch die Zwänge des „Kalten Krieges“. Die Bedrohungslage durch den Warschauer Pakt erforderte einen stets hohen Anteil flugbegeisterter, fliegerisch ausgebildeter Spezialisten, für die aber nach ihrer fliegerischen Karriere in der Regel nicht genügend höherwertige Stabsverwendungen zur Verfügung standen. Im Zuge der drastischen Reduzierung der fliegenden Verbände und der Kampfflugzeuge der Luftwaffe nach dem Ende des „Kalten Krieges“ erlaubte dann das Zurruesetzungs-Instrument BO 41 der Personalführung einen raschen und flexiblen Personalabbau.

Im Rahmen der weiteren Initiativen des Führungsstabs der Luftwaffe im Zusammenhang mit den erforderlichen Personalreduzierungen konnten zudem nachfolgende Flexibilisierungen erreicht werden:

- Mit Billigung des Bundesrechnungshofes und der Leitung des Bundesministeriums der Verteidigung wurde ab Ende 1992 für die „Übergangsphase bis zur Einnahme reduzierter Strukturen“ (projektiert 1998) die Ankündigung der Zurruesetzung im Ausnahmefall (etwa bei Verzicht auf eine Umschulung im Fall der Auflösung von Verbänden) über den gesetzlich vorgeschriebenen Mindestzeitraum (12 Monate) hinaus bis „zur Dauer einer Verwendung vor Dienstzeitende“ ausgedehnt (sogenannte „Flexibilisierung der Zurruesetzung“). Ein noch weitergehendes Vorziehen (BO 38) war dagegen nicht durch das Soldatengesetz gedeckt und hätte eine Gesetzesänderung erforderlich gemacht, die jedoch nicht umsetzbar gewesen wäre.
- Um den bestehenden flugstundenrelevanten Überhang zu reduzieren, erhielten mit Inkraftsetzung einer Rechtsverordnung zum Soldatenversorgungsgesetz BO 41, deren Dienstverhältnis bis 30. September 2008 endete, seit Ende 1994 auch die Möglichkeit, ihren Anspruch auf Fachausbildung um bis zu drei Jahre in die aktive Dienstzeit vorzuziehen.

Im Jahr 2003 wurde im Zuge der Neuausrichtung des „Fliegerischen Dienstes (Jet)“ - mithin konnte ein deutlich größerer Anteil von Stabsoffizieren auf die zur Verfügung stehenden Stabsdienstposten verändert werden - eine erste Zäsur hinsichtlich der bisherigen Zurruesetzungspraxis bezüglich der BO 41 (Berufsoffizier mit verwendungsbezogener Altersgrenze) erforderlich. Damals wurde die Weiterverwendung bis zur dienstgradbezogenen Altersgrenze in drei Stufen festgelegt (60% BOA mit Studium, 20 % nach Abschluss der taktischen Erstausbildung, 20% nach bestandem Stabsoffizierlehrgang und spätestens mit Vollendung des 35. Lebensjahres).

Grundsätzlich wurde jedoch - wie im Jahr 1966 erstmals im Führungsstab der Luftwaffe erdacht - an der Sonderlaufbahn für Flugzeugführer in „Strahlverbänden“ festgehalten.

Im Jahre 2007 wurde das Thema Weiterverwendung von BO 41 als Berufsoffizier bis zur dienstgradbezogenen Altersgrenze (BODG) nochmals erörtert; dabei stand die kritische Reflexion der Auswirkungen des Paradigmenwechsels auf die Innere Lage der Truppe im Vordergrund (Wahrnehmung der Auswahl als Zwangsentscheidung, Vertrauensverlust).

Vor diesem Hintergrund entschied der Inspekteur der Luftwaffe im „Erweiterten Luftwaffenrat“ vom 8. März 2007, dass künftig das Einvernehmen mit dem betroffenen Offizier grundlegende Voraussetzung für die Weiterverwendung über die verwendungsbezogene Altersgrenze hinaus sei.

Nach einer intensiven Befassung im Führungsstab der Luftwaffe mit dem Thema „Weiterentwicklung des fliegerischen Dienstes“ ab 2009 wurde die Werdegangssystematik des „Fliegerischen Dienstes (Jet)“ neu gestaltet, wobei eine engere Verzahnung der fliegerischen und akademischen

Ausbildung sowie ein modifiziertes Verwendungsaufbaumodell („Drei-Sparten-Modell“)⁷⁰⁰ im Vordergrund standen.

Bis zur Auflösung des Führungsstabs der Luftwaffe im Jahr 2012 galt, dass über eine Zurruhe-
setzung bereits nach Überschreiten der verwendungsbezogenen besonderen Altersgrenze des 41.
Lebensjahres nunmehr durch die Personalführung nach Maßgabe des Führungsstabs in seiner
Rolle als Bedarfsträger regelmäßig bis zum Abschluss des 36. Lebensjahres in einer Auswahl-
konferenz entschieden wurde.

Derzeit wird seitens der Luftwaffenführung über den Status der Berufssoldaten mit verwendungs-
bezogener Altersgrenze neu nachgedacht.

7.2.3 Die Neuausrichtung „Fliegerischer Dienst (Jet)“

Der Dienstteilbereich „Fliegerischer Dienst (Jet)“ umfasst in der Luftwaffe die Luftfahrzeug-
besatzungen von strahlgetriebenen Kampfflugzeugen. Die Werdegänge der Luftfahrzeugführer
und der Waffensystemoffiziere⁷⁰¹ standen aufgrund ihres hohen Stellenwertes naturgemäß auch
im Blickpunkt, wenn es um Reformen oder die Transformation der Streitkräfte und damit
einhergehende Anpassungen im Personalkörper ging.

In der Vergangenheit waren Themen wie die STARFIGHTER-Krise, die Einführung des Berufs-
offiziers mit verwendungsbezogener Altersgrenze (BO 41), die Zulagenproblematik oder auch das
Attraktivitätsprogramm augenfällig. Die Bestrebungen zur Neuausrichtung des Fliegerischen
Dienstes stellten daneben ein immerwährendes Projekt des Führungsstabs der Luftwaffe dar, weil
nahezu keine andere Entwicklung über einen so langen Zeitraum diskutiert, verworfen, verfeinert
und wieder neu vereinbart worden ist. Die folgenden Betrachtungen fokussieren insbesondere
auf die grundlegenden Veränderungen des „Dienstteilbereichs Fliegerischer Dienst (Jet)“ seit dem
Jahr 2003.

Die über eine Dekade andauernde Arbeit in diesem Dienstteilbereich der Luftwaffe zeigt, wie
diffizil die Bedarfsdeckung in diesen Werdegängen ist. Sie dokumentiert weiterhin, wie kontrovers
und spannend, aber auch kritisch und bedeutend solcherart Stabsarbeit in einer ministeriellen
Abteilung, in diesem Fall im Führungsstab der Luftwaffe, verlief.

Der Beginn der Neuausrichtung ab 2003 - ein Paradigmenwechsel

Die Entscheidungen zur Weiterentwicklung der Bundeswehrreform durch den damaligen
Bundesminister der Verteidigung, Dr. Peter Struck, vom 21. Mai 2003 dienten der übergeordneten
Zielsetzung, Betriebskosten rasch und dauerhaft zu senken, Freiraum für Investitionen zu
gewinnen und gleichzeitig das Fähigkeitsprofil der Luftwaffe im Hinblick auf die streitkräfte-
gemeinsamen Anforderungen und die Erfahrungen aus Einsätzen zukunftssicher zu gestalten.
Infolge dieser Entscheidungen ergaben sich für den Dienstbereich Fliegerischer Dienst weit-
reichende Konsequenzen, die über die bereits im Rahmen der Einnahme der Luftwaffenstruktur 5
geplanten Maßnahmen hinausgingen.⁷⁰²

⁷⁰⁰ Drei-Sparten-Modell: Nach der Auswahl und Ernennung zum BO sowie nach Abschluss der Ausbildung erfolgt eine
möglichst frühzeitige Festlegung auf den Schwerpunkt der späteren Verwendungen in den drei Sparten fliegerische
Fokussierung, Stabsverwendung oder Führungsverwendung, auf deren Grundlage die fliegerische Weiterbildung,
die Zuweisung von Flugstunden und der Verwendungsaufbau zugeschnitten werden.

⁷⁰¹ Nach Einführung der neuen Werdegangs-Systematik in 2009 ab der Stabsoffizier-Ebene zusammengefasst im
Werdegang „Fliegerischer Dienst (Jet)“.

⁷⁰² Hauptsächliches Ziel der Luftwaffenstruktur 5 war die einsatzorientierte Neuausrichtung mit der Schaffung
„robuster Strukturen“ und teilstreitkräfteübergreifender Ansätze. Der Inspekteur der Luftwaffe legte mit dem

Als wichtigster Aspekt ist die Reduzierung des Planungsumfangs der zweisitzigen Kampfflugzeuge der Bundeswehr im Zeitraum 2001 bis 2015 von 452 auf 85 zu nennen, während sich gleichzeitig der Planungsumfang der einsitzigen Kampfflugzeuge mit Einführung des EUROFIGHTER im gleichen Betrachtungszeitraum auf 177 erhöhte. Der überwiegende Teil der Reduzierungen war zeitnah bis Ende 2006 geplant. Ohne Zweifel bedeutete die Umrüstung auf das Waffensystem EUROFIGHTER eine der umfangreichsten Veränderungen des Personalbedarfs für die fliegenden Waffensysteme der Luftwaffe seit ihrer Aufstellung.

Unmittelbar nach Bekanntgabe der Entscheidungen des Bundesministers im Mai 2003 wurden im Führungsstab der Luftwaffe zunächst die organisatorischen Auswirkungen untersucht. Im Ergebnis zeigte die Entwicklung der Dienstposten für Kampfflugzeugführer und Waffensystemoffiziere auf der Zeitachse einen ähnlichen Verlauf wie die Bestandsentwicklung der Kampfflugzeuge. Es ergab sich eine Reduzierung der 1.670 Dienstposten um nahezu die Hälfte. Neben der unmittelbaren Bedarfsdeckung der Aufgaben in den Kampf- und Ausbildungsverbänden waren Überlegungen anzustellen, wie die Sicherstellung des Bedarfs an fliegerischer Expertise in Führungs-, Stabs- und Lehrverwendungen außerhalb der fliegenden Verbände auch künftig qualifiziert gewährleistet werden konnte. Wesentliches Kennzeichen der Neuausrichtung im fliegerischen Dienst wurde somit eine stärkere Gewichtung des Anteils der „Berufsoffiziere mit dienstgradbezogener Altersgrenze“ (BODG) gegenüber denen mit verwendungsbezogener Altersgrenze (BO 41) in den Werdegängen Kampfflugzeugführer und Waffensystemoffizier.

Der Personalkörper der Offiziere im Fliegerischen Dienst wies bezogen auf den so veränderten Bedarf der Luftwaffe insgesamt erhebliche Überhänge bei gleichzeitig personalstrukturellen „Unwuchten“ auf. Unter Berücksichtigung der von der Marine zu übernehmenden fliegenden Besatzungen im Status BO 41 (Auflösung des Marinefliegergeschwaders 2) sowie deren Anwärter der Werdegänge im Fliegerischen Dienst ergab sich neben dem spürbaren Fehl an Berufssoldaten mit dienstgradbezogener Altersgrenze im Werdegang Kampfflugzeugführer vor allem ein Überhang an BO 41 und Regeneranten in der Ausbildung.

Mit Hilfe des damaligen Personalanpassungsgesetzes konnten diese Personalüberhänge nicht abgebaut werden, da das Gesetz nur bei Berufsoffizieren mit dienstgradbezogener Altersgrenze angewendet wurde, die das 50. Lebensjahres vollendet hatten und die Überhänge lediglich unterhalb der Altersgrenze von 41 Lebensjahren bestanden.

Daher mussten ergänzende Maßnahmen zum Abbau der Personalüberhänge ergriffen werden. Unter Rückgriff auf die Erfahrungen mit der Anwendung des sogenannten „Wichert-Kataloges“⁷⁰³ von 1993 zählten hierzu - neben weiteren flankierenden Maßnahmen - folgende Optionen:

- Personalsteuernde Maßnahmen, insbesondere im Hinblick auf das Vorziehen berufsfördernder Maßnahmen für BO 41 um bis zu 3 Jahre - diese Maßnahme hatte sich bislang als effektive und sozialverträgliche Möglichkeit zum Abbau von Überhängen erwiesen, da sie mit Einwilligung der Betroffenen und im dienstlichen Interesse angewandt wurde.
- Bedarfsorientierte Herauslösung von Anwärtern des fliegerischen Dienstes aus der Luftwaffe und der Marine im Zuge einer Auswahlkonferenz des Personalamtes der Bundeswehr Abteilung II (Luftwaffe) und III (Marine) im Dezember 2003.

„Ressortkonzept Stationierung“ vom Februar 2001 und dem Realisierungsplan vom April 2001 die Grundlagen für die Einnahme der Luftwaffenstruktur 5 fest. In diesem Zusammenhang regelte die „Weisung für die Luftwaffe Nr. 02/2001“ die „Grundsätze, Organisation und Verfahren für Personalmaßnahmen zur Einnahme der Luftwaffenstruktur 5“.

⁷⁰³ BMVg Büro Sts Dr. Wichert vom 10. November 1993, „Abbau des Überhangs von Lfz-Besatzungen in fliegenden Kampfverbänden“ (sogenannter „Wichert-Katalog“).

- Reduzierung der Einstellungsumfänge ab dem Einstellungstermin 2003. Damit wurde innerhalb von fünf Jahren der Ergänzungsbedarf im Fliegerischen Dienst Jet insgesamt halbiert.
- Neben diesen wurde als vermutlich signifikanteste Maßnahme zur Neuausrichtung im Fliegerischen Dienst durch den Führungsstab der Luftwaffe unter Beteiligung des nachgeordneten Bereiches sowie der Personalführung und nach einem intensiven Prozess der Meinungsbildung der Luftwaffenführung im Oktober 2003 ein ab 2004 angewendetes und als „Paradigmenwechsel“ bekannt gewordenes, dreistufiges Verfahren zur Deckung des langfristigen Personalbedarfs im Fliegerischen Dienst an „BODG“, also insbesondere außerhalb der fliegenden Verbände der Luftwaffe, einvernehmlich veranlasst:
 - 60% des Bedarfs an Berufssoldaten sollten bereits als „BOA“ im Ausbildungsgang mit Studium eingestellt werden.
 - Der übrige Bedarf sollte in zwei Schritten mit je 20% des Bedarfs an Berufssoldaten jeweils zum Abschluss der taktischen Erstausbildung und nach Bestehen des Stabs-offizierlehrgangs an der Führungsakademie der Bundeswehr gedeckt werden.

Frühzeitig wurden zahlreiche Informationsveranstaltungen durch den Führungsstab der Luftwaffe u.a. an der Offizierschule der Luftwaffe, in allen fliegenden Kampfverbänden und bei den fliegerischen Ausbildungseinrichtungen in den USA durchgeführt. Dabei erhielten die Luftfahrzeugbesatzungen neben der Information über die zukünftigen Entwicklungen im Fliegerischen Dienst auch detaillierte Hinweise zu ihren weiteren beruflichen Möglichkeiten in der Bundeswehr.

Alle Vorgesetzten - insbesondere aber diejenigen in fliegerischer Verwendung - wurden aufgerufen, die Neuausrichtung der Personalgewinnung und -entwicklung in den Werdegängen Kampfflugzeugführer und Waffensystemoffizier zu unterstützen, indem durch Haltung, Pflichterfüllung und gezielte Ausbildung und Erziehung auf die Einstellung der Soldaten eingewirkt werden sollte.⁷⁰⁴

Die Personalwerbung wurde stärker darauf ausgerichtet, dass die Verwendung in den Werdegängen des Fliegerischen Dienstes nicht nur durch fliegerische Tätigkeit, sondern auch durch die Wahrnehmung allgemeinmilitärischer Aufgaben sowie nicht-fliegerischer Führungs- und Fachaufgaben geprägt ist.

Umfassend wurden externe Multiplikatoren, wie z.B. Mitglieder der Bundestagsfraktionen und des Verteidigungsausschusses, der Wehrbeauftragte des Deutschen Bundestages, Vertreter des Deutschen Bundeswehrverbandes, der Medien und des Verbandes der Besatzungen strahlgetriebener Kampfflugzeuge der Deutschen Bundeswehr e.V. über die Neuausrichtung Fliegerischer Dienst und die damit verbundenen Maßnahmen informiert.

Mit der Neuausrichtung Fliegerischer Dienst hat der Führungsstab der Luftwaffe richtungsweisende Entscheidungen zur personellen Zukunftssicherung der Streitkräfte getroffen, die einerseits von der Personalführung im Rahmen der personellen Bedarfsdeckung und Personalentwicklung aber auch von den truppendienstlichen Vorgesetzten in konkrete Maßnahmen umzusetzen waren. Mit der Anpassung der Regeneration der Offizieranwärter/-innen sowie der Einführung einer jeweils den gesamten Geburtsjahrgang umfassenden, eigenständigen Konferenz zur Auswahl der BODG wurden grundlegende Weichen dazu gestellt.

Insgesamt wurden in der Auswahlkonferenz im Jahr 2004 von 226 vorgestellten Offizieren 22 Kampfflugzeugführer und 6 Waffensystemoffiziere und in der Konferenz 2005 von 225 vorgestellten Offizieren 19 Kampfflugzeugführer und 2 Waffensystemoffiziere ausgewählt. Im Vergleich der beiden Konferenzen hatte die Bereitschaft zur Weiterverwendung bis zur dienstgrad-

⁷⁰⁴ BMVg Fü L I 1 vom 25.11.2003, Führungsgewinnung, Vorgesetztenqualifikation und Erziehung Fliegerischer Dienst.

bezogenen Altersgrenze deutlich zugenommen. Während in den Erklärungen zur Auswahlkonferenz 2004 noch ca. 10 Prozent der vorgestellten Offiziere explizit ihren Wunsch auf Weiterverwendung angezeigt hatten, waren es in der Auswahlkonferenz 2005 bereits über 20 Prozent der vorgestellten Offiziere. Im Jahr 2006 erreichte die Bereitschaft der Waffensystemoffiziere mit nahezu 30 Prozent ihren vorläufigen Höhepunkt, während die Bereitschaft bei den Kampfflugzeugführern drastisch auf unter 10 Prozent zurückfiel. Es konnten 8 von 106 Kampfflugzeugführern und 7 von 68 Waffensystemoffizieren identifiziert werden, womit jedoch der Bedarf an BODG nicht zu decken war.

Die persönliche Interessenlage eines BO 41 zur Weiterverwendung als Berufssoldat mit dienstgradbezogener Altersgrenze war zwar kein vorrangiges Auswahlkriterium, wurde jedoch im Rahmen der Stellungnahmen der truppendienstlichen Vorgesetzten und somit auch der ganzheitlichen Betrachtung in der Auswahlkonferenz berücksichtigt. Die Auswahlentscheidungen erfolgten nahezu ausschließlich im Einvernehmen mit den Betroffenen. Der bei den BO 41 beobachtbare Trend, sich erst relativ spät mit der eigenen Verwendungsplanung auseinander zu setzen sowie das gerade bei den Kampfflugzeugführern bestehende, in manchen Jahrgängen angesichts der verfügbaren Auswahlbasis an BO 41, gravierende Delta zwischen SOLL und IST bei den BODG, stellte die truppendienstlichen Vorgesetzten und die Personalführung vor besondere Herausforderungen.

Die Zäsur der Neuausrichtung ab 2007

Bereits aus den Erfahrungen der Auswahlkonferenz 2006 konnte der Führungsstab der Luftwaffe ableiten, dass langfristig im „Werdegang Waffensystemoffizier“ aufgrund der vorherrschenden Interessenlage eine strukturgerechte Bedarfsdeckung auf Basis positiver Interessensbekundungen möglich bleiben würde. Hingegen war eine auf Konsens beruhende Bedarfsdeckung bei den Kampfflugzeugführern in den Konferenzen ab 2007 nicht mehr zu erwarten. Vermehrt war eine Korrelation zwischen der Vergabe von Eignungsmerkmalen in den individuellen Beurteilungen durch die truppendienstlichen Vorgesetzten und der Interessenlage der Beurteilten zu beobachten. Bei Fortsetzung dieses Trends war, selbst ohne Berücksichtigung der Einwilligung der Offiziere, die Bedarfsdeckung gefährdet. Daraus abgeleitet wurde dem Inspekteur der Luftwaffe empfohlen, die „Bestenauslese“ sowie die strukturgerechte Bedarfsdeckung auch weiterhin als oberste Prinzipien zu sehen, auch wenn damit das Konsensprinzip verlassen werden müsste.

Am 24. Januar 2007 wurde anlässlich dieser Erfahrungen im „Erweiterten Luftwaffenrat“⁷⁰⁵ die Weiterverwendung von BO 41 als BODG ausführlich erörtert. Dabei standen die kritische Reflektion der Lageentwicklung im Vordergrund, u.a. die Auswirkungen des Paradigmenwechsels auf die Innere Lage der Truppe oder die ursächlichen Versäumnisse und die verschiedenen Lösungsansätze. Es wurde festgestellt, dass die Auswahl als Zwangsentscheidung wahrgenommen werde und zu Vertrauensverlusten führe. Man habe versäumt, rechtzeitig die geltende Rechtslage zu verdeutlichen, dass BO 41 auch Berufssoldaten sind, schließlich sei der Wille des Individuums auch ein Eignungsmerkmal, weshalb Freiwilligkeit zu bevorzugen wäre.

Diese Beratung führte den Führungsstab der Luftwaffe in ein Dilemma. Einerseits wurde dem Inspekteur der Luftwaffe durch den „Erweiterten Luftwaffenrat“ einstimmig empfohlen, keine Weiterverwendung gegen den Willen des Betroffenen vorzunehmen, sondern stattdessen Lücken in der Bedarfsdeckung in Kauf zu nehmen und Waffensystemoffiziere verstärkt für die Besetzung von Dienstposten in Stäben zu betrachten. Andererseits hätte eine Abkehr von der beschlossenen Linie der Neuausrichtung unweigerlich eine nicht ausgleichbare personelle Unterdeckung mit

⁷⁰⁵ Der Erweiterte Luftwaffenrat wurde nach Maßgabe des Inspektors der Luftwaffe einberufen. Zum Teilnehmerkreis des Erweiterten Luftwaffenrates gehörten der Inspekteur selbst, der Stellvertreter des Inspektors, der Chef des Stabes Fü L, die Befehlshaber oder Amtschefs der Höheren Kommandobehörden, der Kommandeur des „Kommandos Operative Führung Luftstreitkräfte“ sowie in Erweiterung die Kommandeure der Kommandobehörden.

Auswirkungen auf die Bedarfsdeckung bis in die 2030er Jahre sowie bis in die obersten Ebenen der Hierarchie bedeutet. Dem erklärten Willen der Truppenführer auf Hinnahme eines Verzichts auf fliegerische Expertise, insbesondere an Kampfflugzeugführern, stand deren Praxis der bisherigen Forderungen bei der Dienstpostenbesetzung entgegen. Vor diesem Hintergrund empfahl der Führungsstab der Luftwaffe dem Inspekteur, die eingeschlagene klare Linie nicht zu verlassen und nicht das Risiko dauerhafter Lücken einzugehen.

Im „Erweiterten Luftwaffenrat“ vom 8. März 2007 teilte der Inspekteur der Luftwaffe jedoch seine Entscheidung mit, dass künftig das Einvernehmen mit dem betroffenen Offizier grundlegende Voraussetzung für die Weiterverwendung über die verwendungsbezogene Altersgrenze hinaus sei. Dies setze eine besondere Kultur der Gespräche voraus. Wenn trotz Überzeugungsarbeit und Kommunikation durch Vorgesetzte und Personalführung kein Einvernehmen erzielt werden könne, dann verblieben die Betroffenen im Status BO 41. Mit Billigung des Inspektors der Luftwaffe wurde damit bereits im Jahr 2007 die Auswahlkonferenz Fliegerischer Dienst unter der Vorgabe des Einvernehmens als grundlegende Voraussetzung für die Weiterverwendung über die verwendungsbezogene Altersgrenze hinaus durchgeführt. Der Führungsstab der Luftwaffe gab ergänzend vor, dass auf diesem Wege nicht zu deckender struktureller Bedarf ausnahmsweise auch durch übergreifende Betrachtung (Geburtsjahrgangsband⁷⁰⁶, Werdegänge⁷⁰⁷) gedeckt werden dürfe. Im äußersten Fall nähme der Bedarfsträger die verbleibenden Dienstpostenunterdeckungen in der Luftwaffe hin.

Die Auswahlkonferenz im Jahr 2007 hatte dennoch nicht die gewünschten Ergebnisse gebracht. Nach Auswertung durch die Personalführung und den Führungsstab der Luftwaffe hatte das notwendige Einvernehmen mit den Offizieren den Kreis der für eine Weiterverwendung in Frage kommenden Offiziere so stark reduziert, dass man vor dem Hintergrund des strukturellen Bedarfs Auswahlentscheidungen von Offizieren hätte treffen müssen, die sich zum Teil am unteren Ende der Eignungs-, Befähigungs- und Leistungsskala befanden. Nach Bewertung des Führungsstabs der Luftwaffe hätte dies negative Auswirkungen auf die Auswahlbasis für die Regeneration von Offizieren mit fliegerischer Expertise für die Ebenen A15 und höher haben können.

Das Personalamt der Bundeswehr wurde daraufhin am 7. Dezember 2007 beauftragt, bis auf weiteres die BO 41-Auswahlkonferenz als selbständige Konferenz nicht mehr durchzuführen und sie stattdessen in geeigneter Weise in die Konferenz zur Übernahme der Offiziere des Truppendienstes in das Dienstverhältnis eines Berufssoldaten zu integrieren. Die Weiterverwendung von Offizieren des Dienstteilbereichs „Fliegerischer Dienst (Jet)“ wurde, wenngleich rechtlich anders gelagert, zum „Antragsdelikt“ und somit praktisch vergleichbar mit der Auswahl zum Berufssoldaten wie in jedem anderen Werdegang der Luftwaffe.

Die Weiterentwicklung der Neuausrichtung seit 2010

Seit der grundlegenden Befassung mit der Neuausrichtung des Fliegerischen Dienstes im Jahr 2003 hatten sich die Herausforderungen an die Luftwaffe durch die Einsatzrealität und eine erweiterte Auftragslage permanent weiterentwickelt. Mannigfaltige Entwicklungen haben auf die Ausgestaltung und den täglichen Dienstbetrieb der Luftwaffe im Allgemeinen und somit auch auf die Angehörigen des Fliegerischen Dienstes im Speziellen Einfluss genommen. Die sicherlich nachhaltigste Veränderung der Rahmenbedingungen ist die aktuelle Bundeswehrreform, die seit 2010 betrieben wird.

Auf den Fliegerischen Dienst wirkten zudem Forderungen nach zusätzlichen Funktionen und Aufgabenbereichen ein, wie z.B. die Gestellung von Taktik-/Systemoffizieren, Luftfahrzeugopera-

⁷⁰⁶ Geburtsjahrgangsband: Betrachtung von drei zusammenhängenden Geburtsjahrgängen.

⁷⁰⁷ Werdegangübergreifend: Betrachtung von Angehörigen verschiedener Werdegänge, zum Beispiel Flugzeugführer, Waffensystemoffiziere.

tionsoffizieren sowie die Weiterentwicklung der streitkräftegemeinsamen taktischen Feuerunterstützung. Diese Bereiche waren bis dahin personalstrukturell nicht abgebildet. Zudem betrat die Luftwaffe mit der Nutzung unbemannter fliegender Waffensysteme wie z.B. des Waffensystems HERON 1 in Afghanistan, Neuland sowohl in operationeller als auch in personalplanerischer Hinsicht.

Vor diesem Hintergrund wurde erforderlich, im Rahmen der Weiterentwicklung der Luftwaffe eine umfassende, an der Auftrags- und Ressourcenlage gespiegelte, fähigkeits- und bedarfsorientierte Weiterentwicklung der Neuausrichtung des Fliegerischen Dienstes vorzunehmen. In dieser Phase war nicht mehr allein die quantitative und qualitative Bedarfsdeckungssituation leitender Gedanke der Untersuchungen, sondern zudem ein ganzheitlich integratives Umdenken hinsichtlich der Gestaltung der Luftwaffe als Ganzes inklusive ihrer Personalplanung. Dieser Prozess mündete in verschiedene, sich ergänzende Maßnahmen, die in ihrer Gesamtheit nicht nur ein neues Verfahren zur Bedarfsdeckung beschrieben und damit an den Wurzeln der identifizierten Versäumnisse der Vergangenheit ansetzten, sondern auch die idealtypische Werdegangsgestaltung grundlegend veränderten.

Diese Maßnahmen wirkten sehr schnell bei der Personalwerbung und der Einstellung. Es sollte nicht mehr nur durch bloße Überzeugungsarbeit, sondern von Anfang an mit dem Hervorheben und konsequenten Einhalten der unabwiesbaren Fakten gehandelt werden. Mit dem Beginn der Prüfung/Einplanung der Offizierbewerber für den Einstellungstermin 2011 wurde bei der Personalwerbung, Einstellung und Übernahme als Offizieranwärter im „Fliegerischen Dienst (Jet)“ auf die planerische Differenzierung zwischen BO 41-Anwärter und BODG-Anwärter verzichtet. Es wurde vielmehr nur noch unterschieden zwischen Berufsoffizieranwärtern mit und ohne Einplanung zu einem Studium.

Die Personalwerbung, die erforderliche Information der Wehrdienstberatung für die Offizierbewerber sowie auch deren rechtliche Belehrungen bei der Einplanung wurden dahingehend ausgerichtet, dass die Absicht deutlich wurde, die Bewerber nach Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen und nach erfolgreichem Abschluss eines Studiums oder der fliegerischen Ausbildung in das Dienstverhältnis eines Berufssoldaten zu übernehmen.⁷⁰⁸

Die Übernahme in das Dienstverhältnis eines Berufsoffiziers erfolgt seither in dem Selbstverständnis, dass zum Zeitpunkt der Übernahme nicht über den Zeitpunkt der Versetzung in den Ruhestand entschieden wird. Dies gilt auch dann, wenn sich der Offizier zum Zeitpunkt der Übernahme bereits in einer fliegerischen Verwendung befindet und damit bei Fortdauer der Verwendung auf strahlgetriebenen Kampfflugzeugen der verwendungsbezogenen besonderen Altersgrenze des 41. Lebensjahres unterliegen sollte. Ein Verwendungswechsel ist, und so war es im Prinzip schon immer, aus dienstlichen Gründen jederzeit mit der Konsequenz möglich, dass die Betroffenen damit einem anderen Zuruhesetzungsalter unterliegen. Über eine Zuruhesetzung bereits nach Überschreiten der verwendungsbezogenen besonderen Altersgrenze des 41. Lebensjahres wurde nunmehr durch die Personalführung nach Maßgabe des Führungsstabs der Luftwaffe in seiner Rolle als Bedarfsträger regelmäßig bis zum Abschluss des 36. Lebensjahres in einer Auswahlkonferenz entschieden. Damit ergibt sich auch eine größtmögliche Kontinuität des Verwaltungshandelns, indem die Betrachtungen mit dem Geburtsjahrgang 1976 fortgesetzt wurden, nachdem in der vorhergehenden Neuausrichtung zuletzt der Geburtsjahrgang 1975 betrachtet worden war.

Im Rahmen der Überlegungen des Führungsstabs der Luftwaffe wurde in diesem Zusammenhang auch die Werdegangsgestaltung auf die neuen Herausforderungen durch die Ausrichtung auf den Einsatz angepasst und mit dem neuen Verfahren der Bedarfsdeckung harmonisiert. Eine engere

⁷⁰⁸ BMVg Fü L I 1 vom 29.09.2010, Weiterentwicklung Fliegerischer Dienst.

Verzahnung der fliegerischen und akademischen Ausbildung wurde angestoßen und das sogenannte „Drei-Sparten-Modell“ entwickelt⁷⁰⁹.

Nach der Auswahl und Ernennung zum Berufsoffizier sowie nach Abschluss der Ausbildung erfolgt heute eine möglichst frühzeitige Festlegung auf den Schwerpunkt der späteren Verwendungen in den drei Sparten fliegerische Fokussierung, Stabsverwendung oder Führungsverwendung, auf deren Grundlage die fliegerische Weiterbildung, die Zuweisung von Flugstunden und der Verwendungsaufbau zugeschnitten werden. Ein spezifizierter Verwendungsaufbau stellt dabei jedoch keinesfalls ein Präjudiz für den Zeitpunkt der Zuruhesetzung dar. Die Verwendungsplanung wird damit stärker individualisiert und die Fähigkeiten des Personals von Anbeginn durch Integration akademischer Anteile in die fliegerische Ausbildung besser auf die Anforderungen auch außerhalb der fliegenden Verbände ausgerichtet.

In der ersten Auswahlkonferenz nach dem neuen Verfahren zur Bedarfsdeckung am 13. Dezember 2011 wurden in Anwesenheit des Inspektors der Luftwaffe, eines Vertreters vom Amt des Wehrbeauftragten des Deutschen Bundestages und aller Verbandsführer der Jetverbände der Luftwaffe 20 Offiziere des Geburtsjahrganges 1976 im Werdegang „Fliegerischer Dienst Jet“ namentlich festgelegt, die nach Überschreiten der verwendungsbezogenen Altersgrenze zur Ruhe gesetzt werden sollen. Die übrigen 16 der insgesamt 36 betrachteten Soldaten durften wie vorgesehen bis zum Überschreiten der dienstgradbezogenen Altersgrenze in der Bundeswehr verbleiben. Dabei konnten alle fachlichen Anforderungen, die sich aus der Umsetzung der Weiterentwicklung der „Neuausrichtung Fliegerischer Dienst“ ergaben, in vollem Umfang erfüllt und der auf die Zukunft der Luftwaffe ausgerichtete Bedarf gedeckt werden.

Heute macht der Dienstgeber von den rechtlichen Möglichkeiten konsequenten Gebrauch, sensibilisiert jedoch jeden Betroffenen noch intensiver hinsichtlich der möglichen Konsequenzen, die sich aus der rechtlichen Situation eines Berufsoffiziers ergeben. Die Weiterentwicklung kann dennoch zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht als abgeschlossen angesehen werden. Parallele Entwicklungen, die zu einer Reform der fliegerischen „Inübunghaltung“⁷¹⁰ und damit zum neuen Kompetenzerhalt führten und noch laufende Überlegung der Zuordnung von Tätigkeiten wie der streitkräftegemeinsamen taktischen Feuerunterstützung oder des Betriebs von unbemannten fliegenden Waffensystemen in der Luftwaffe sind weitgehend mit diesen neuen Werdegangsvorstellungen harmonisiert, aber eine vollständige Integration bis hin zu einer Berücksichtigung in der Rahmenrichtlinie für den Verwendungsaufbau der Offiziere des Truppendienstes der Luftwaffe ist noch nicht erreicht. Welche begleitenden Diskussionen diese umfangreichen Veränderungen im vergangenen Jahrzehnt mit sich gebracht haben, ist gut vorstellbar. Kaum eine andere personalstrukturelle und werdegangsmoellierende Maßnahme wurde in der Luftwaffe so heftig und emotional diskutiert, wie dieser Handlungsbereich. Dabei stellte sich stets auch die Frage nach dem Selbstverständnis der Angehörigen des Dienstteilbereichs „Fliegerischer Dienst (Jet)“.

Zwischenzeitliche Herausforderungen wie die Erstellung eines Maßnahmenkatalogs zum Abbau von personellen Überhängen im Fliegerischen Dienst oder die Bewältigung des Ausbildungsstaus in der Waffensystemausbildung hatten sich aus Haushaltsmittelknappheit und einer reduzierten Flugstundenverfügbarkeit ergeben. Ebenso galt es, die mit hohem Aufwand einhergehende sowie klar zu priorisierende Bundeswehrreform zu bewältigen und die Luftwaffe in ihrer Gesamtheit vor ihren einzelnen Teilen zu sehen.

⁷⁰⁹ Ebd.

⁷¹⁰ Luftfahrzeugführer, die einen Dienstposten außerhalb einer fliegerischen Verwendung bekleiden, können gemäß Weisungslage mit einem reduzierten Flugstundenansatz fliegerisch in Übung gehalten werden.

7.3. Die Ausbildung in der Luftwaffe

7.3.1 Die Ausbildung der Unteroffiziere und der Offiziere

Militärische Ausbildung vermittelt Kenntnisse, Fähigkeiten und Fertigkeiten zur Wahrnehmung militärischer Aufgaben. Sie schließt als übergeordneter Begriff auch die Fort- und Weiterbildung ein und steht in untrennbarer Beziehung zur Menschenführung, Bildung und Erziehung.⁷¹¹

Bei der militärischen Ausbildung wird grundsätzlich unterschieden zwischen der Ausbildung des Individuums oder einer Gruppe. Vor diesem Hintergrund waren auch im Führungsstab der Luftwaffe stets unterschiedliche Referate hierfür zuständig. Für die Individualausbildung betraf dies - gemäß zuletzt gültiger Organisation des Führungsstabs der Luftwaffe - die Stabsabteilung I (zuletzt das Referat Fü L I 3) und für die Verbandsausbildung die Stabsabteilung III.

Eine weitere Differenzierung der Ausbildung ist die nach der „Allgemeinmilitärischen Ausbildung“ und der „Militärfachlichen Ausbildung“. Die „Allgemeinmilitärische Ausbildung“ ist die Vermittlung von Ausbildungsinhalten zur Erlangung von aufgabenspezifischen militärischen Grundkenntnissen und -fertigkeiten. Der Ausbildungsstoff ist in Ausbildungsprogrammen mit definierten Ausbildungszielen zusammengefasst. Hierzu gehören heute z.B. der Offizierlehrgang und der Feldwebellehrgang.

Mit Aufstellungsbefehl Nr. 5 vom 30. April 1956 wurde am 1. Juni desselben Jahres das „Kommando der Schulen der Luftwaffe“ in Fürstfeldbruck aufgestellt und dem Bundesministerium der Verteidigung direkt nachgeordnet. Dem Kommando waren u.a. die Luftwaffenausbildungsregimenter, die Offizierschule der Luftwaffe und die Truppschule der Luftwaffe unterstellt.⁷¹²

Die lehrgangsgebundene allgemeinmilitärische Ausbildung der Offiziere und Unteroffiziere in der Luftwaffe war in den vergangenen 55 Jahren seit Gründung der Bundeswehr immer wieder sowohl örtlich als auch inhaltlich Veränderungen unterworfen. Die Entwicklung dieser Ausbildung ist dabei eng an die Geschichte der Schulen der Luftwaffe geknüpft.

Die Anfänge der Ausbildung der Unteroffiziere der Luftwaffe

Während die Grundausbildung für Mannschaften, Unteroffiziere und Offiziere in der Luftwaffe von Beginn an in Luftwaffenausbildungsverbänden zentralisiert durchgeführt wurde, fand die weitere allgemeinmilitärische Ausbildung der Unteroffiziere zunächst in deren jeweiligen Verbänden statt. Diese dezentrale Form der Ausbildung erwies sich jedoch als problematisch, so dass der Verteidigungsminister Anfang der 1960er Jahre von den Teilstreitkräften die Aufstellung von Unteroffizierschulen forderte, um durch diese Maßnahme den Ausbildungsstand zu verbessern und damit die Werbewirksamkeit in der Öffentlichkeit zu erhöhen.

Mit der Umsetzung dieser Forderung war im Führungsstab der Luftwaffe die Stabsabteilung Fü L III beauftragt. Bei einer Besprechung am 16. August 1963 entstand der Plan, eine Unteroffizierschule nur für die Ausbildung der Unteroffizieranwärter und damit lediglich für einen Teil der Unteroffiziere aufzustellen. Dieses Konzept wurde dann auch bereits im Dezember 1963 durch den Inspekteur der Luftwaffe genehmigt. Die Schwerpunkte des Lehrgangs sollten bei der Erziehung, Ausbildung und Fortbildung liegen. Als Standort für die Unteroffizierschule wurde zu diesem Zeitpunkt Düren-Gürzenich genannt.⁷¹³

⁷¹¹ Vgl. BMVg InspL Fü L I 1 - Az 32-01-01 vom 12. Mai 2000, Seite 8.

⁷¹² Vgl. <http://www.luftwaffe.de/portal/a/luftwaffe> (18.03.2013).

⁷¹³ BArch-MA, BL 1/893, BMVg Fü L I an Fü L III vom 31.01.1964.

Trotz der grundsätzlichen Genehmigung des Konzepts durch den Inspekteur der Luftwaffe brachte das Referat FÜ L III 3 Anfang 1964 einen alternativen Vorschlag zur Ausbildung an der Unteroffizierschule ein. Gemäß diesem Vorschlag sollten neben den Unteroffizieranwärtern auch die Unteroffiziere mit mindestens 4-jähriger Verpflichtungsdauer dort ausgebildet werden. Vermutlich auch um Vorbehalte des überwiegenden Teils der „etablierten“ Unteroffiziere (Feldwebel) gegen die Unteroffizierschule abzubauen, empfahl FÜ L III 3 auch die Weiterbildung an der Unteroffizierschule durchzuführen.

Diese als „Feldwebel-Ausbildung“ bezeichnete Weiterbildung wurde jedoch von der Stabsabteilung FÜ L I mit dem Verweis auf die bereits 1963 getroffene Entscheidung abgelehnt.⁷¹⁴



Abb.: Unteroffizierschule der Luftwaffe in Gürzenich, Oktober 1964

Mit dem Aufstellungsbefehl Nr. 264 wies FÜ L III 3 schließlich die Aufstellung der Unteroffizierschule in Gürzenich zum 1. Mai 1964 an. Sie sollte in der Verantwortung des Luftwaffenamtes mit einer Stärke von 93 Soldaten und 20 zivilen Beschäftigten als Stammpersonal aufgestellt werden.⁷¹⁵ Gürzenich war jedoch nur der Aufstellungsort, da als Zielstandort für die Unteroffizierschule bereits Kleve geplant war. Zunächst ordnete jedoch der Inspekteur der Luftwaffe Anfang 1965 an, die Unteroffizierschule um eine Inspektion zu erweitern und prüfen zu lassen, diese Inspektion möglicherweise in Nörvenich aufzustellen.

Am 28. Januar 1965 stimmte der Staatssekretär der Aufstellung dieser Inspektion sowie dem Bau einer Schwimm- und Mehrzweckhalle in Nörvenich für die Unteroffizierausbildung zu. Allerdings musste der Inspekteur offensichtlich zusichern, dass nach der Verlegung der Unteroffizierschule nach Kleve die dann neu gebauten Einrichtungen in Nörvenich durch ein dort zu stationierendes Ausbildungsbataillon genutzt werden sollten. Im Gespräch mit dem Staatssekretär wies der Inspekteur der Luftwaffe darauf hin, dass nur etwa 15 bis 20% der Unteroffizieranwärter die Unteroffizierschule durchlaufen würden. Der überwiegende Anteil wurde damals in den Verbänden der Luftwaffe auf seine Vorgesetztenfunktion vorbereitet. Diese Beschränkung ist ein Beleg für die Absicht einer „Bestenausbildung“ („nur die Besten sollten zur Unteroffizierschule“, so der damalige Inspekteur), was den Staatssekretär zu der Anregung brachte, diese Unteroffizieranwärter schneller als die Übrigen zu befördern.

⁷¹⁴ BMVg FÜ L III 3 vom 17.01.1964 und FÜ L I vom 31.01.1964.

⁷¹⁵ BArch-MA, BL 1/5158, BMVg FÜ L III 3 vom 25.05.1964, Lw-Aufstellungsbefehl Nr. 246.

Die Absolventen der Unteroffizierschule sollten nach dem Willen des Inspektors nach dem Bestehen des Lehrgangs zunächst als Stammpersonal in den Ausbildungsregimentern der Luftwaffe verwendet werden. Dies ordnete er auch gegenüber der Stammdienststelle der Luftwaffe an. Die Auszubildenden, die den Lehrgang nicht bestanden hatten, konnten ihre Ausbildung dann im Verband nachholen.

Am 28. Januar 1965 besuchte der Inspekteur der Luftwaffe die Unteroffizierschule, deren erster Lehrgang am 24. Februar 1965 durch den Amtschef des Luftwaffenamtes feierlich verabschiedet werden sollte. Für diesen Lehrgang gab es offenbar noch kein zentrales Ausbildungsziel, so dass der Inspekteur am 20. März 1965 die Anweisung erteilte, ein solches zu entwickeln und zugleich die Stabsabteilung FÜ L II beauftragte, in Zusammenarbeit mit den Luftwaffengruppen Nord und Süd sowie mit dem Luftwaffenamt einheitliche Richtlinien für die Unteroffizierausbildung in der Luftwaffe zu entwerfen.

Darüber hinaus befasste sich der Inspekteur im Jahr 1965 mit der Einführung eines Ärmelbandes für die Absolventen der Unteroffizierschule.⁷¹⁶ Im Oktober 1965 entschied er, dass diese Ärmelbänder nur an der Ausgehuniform getragen werden dürfen. Sein eigener Stab hatte sich gegen das Tragen von Ärmelbändern für die Absolventen der Unteroffizierschule ausgesprochen und dabei argumentiert, dass man diese bereits nach fünfmonatiger Zugehörigkeit (Lehrgang) erhielt, im Verband die Genehmigung zum Tragen aber teilweise erst nach mehreren Jahren erteilt werden konnte.⁷¹⁷

Die Anfänge der Ausbildung der Offiziere der Luftwaffe

Während die Einrichtung einer zentralen Unteroffizierschule, zumindest für einen ausgewählten Teil der Unteroffiziere, erst Anfang der 1960er Jahre thematisiert wurde, war man sich über eine zentrale Offizierausbildung für alle Offiziere bereits zu Beginn der Aufstellung der Luftwaffe grundsätzlich einig. Im Mai 1956 berichtete die Abteilung VI im Amt Blank, dass die US Air Force / Europa keine Einwände habe, die Offizierschule der Luftwaffe in Fürstenfeldbruck aufzustellen. Die Planung sah vor, bis zum 1. September 1956 das Stammpersonal der Offizierschule der Luftwaffe auf 106 Soldaten aufwachsen zu lassen, die dann die ersten Offizieranwärter ab Oktober 1956 ausbilden sollten. Als Zielstärke war vorgesehen, dass ein Stammpersonal von 70 Offizieren und 110 bis 120 Unteroffizieren und Mannschaften die rund 500 Offizieranwärter in 18 Hörsälen ausbilden sollte.⁷¹⁸

Die Wurzeln der heutigen Offizierschule der Luftwaffe liegen in Faßberg. 1956 wurde auf dem dortigen Flugplatz mit der Aufstellung dieser Ausbildungsstätte der neuen deutschen Luftwaffe begonnen. Zur Vorbereitung sollten die ersten Inspektionschefs und das Lehrpersonal im August/September 1956 in Sonthofen ausgebildet werden, um dann an die Offizierschule der Luftwaffe kommandiert zu werden und die ersten 100 Fahnenjunker ab dem 1. Oktober 1956 auszubilden.⁷¹⁹ Aber nicht nur die Zeit der Vorbereitung der Ausbilder war kurz, es fehlte auch an Grundsatzvorschriften, z.B. zum Wehrwesen, zur Luft- und Erdtaktik oder zum Luftbildwesen. Deshalb sollten die Referenten der Abteilung VI A/A (Offz-Ausbildung) sich in Fürstenfeldbruck treffen und bis zum 8. September 1956 entsprechende Ausbildungspläne entwerfen. Darüber hinaus stand auch die abschließende Entscheidung zum Standort der Offizierschule der Luftwaffe noch aus.

⁷¹⁶ Im Oktober 1964 hatte der Bundespräsident bei der Eröffnung der Heeresunteroffizierschule (HUS) I in Sonthofen symbolisch Ärmelbänder verliehen, die er für die HUS und die USLw zuvor genehmigt hatte. Siehe: Jahrbuch der Luftwaffe, Folge 1965, hrsg. v. Neher, Kurt, S. 202.

⁷¹⁷ BArch-MA, BL 1/14655, BMVg Tagebuch InspL von 1965.

⁷¹⁸ BArch-MA, BL 1/1478, Abt VI, Luftwaffe, an Kdo der Schulen vom 30.05.1956.

⁷¹⁹ Ebd., BMVtdg Abt VI A/A, Luftwaffe, vom 25.06.1956.

Am 25. Juli 1956 wies das Verteidigungsministerium Abteilung VI A 7 an, dass zum 6. August 1956 insgesamt 20 Offiziere und 4 bis 6 Unteroffiziere als Vorauspersonal und als Lehrpersonal in Köln-Wahn zusammengezogen werden sollten.⁷²⁰ Zwei Tage später wurde der Vorbefehl für die vorbereitenden Maßnahmen zur Aufstellung der Offizierschule der Luftwaffe in Mainz-Finthen erlassen. Mainz-Finthen stand als Standort für die Offizierausbildung jedoch frühestens ab 1. März 1957 zur Verfügung.⁷²¹

Vor diesem Hintergrund sah die Abteilung III im Amt Blank Uetersen als Interims-Standort für den Beginn der ersten Ausbildung vor. Die Teilnehmer dieses ersten Lehrgangs sollten jene Offizieranwärter sein, die zum 1. Januar bis 1. Juli 1956 eingestellt worden waren. Eine Ausnahme bildeten diejenigen, die an der fliegerischen Ausbildung in den USA teilnahmen oder noch teilnehmen sollten. Für Offizieranwärter, die bereits eine Vordienstzeit hatten, sollte zudem eine eigene Inspektion aufgestellt werden.⁷²²

Die Alternativen zu einem Interims-Beginn in Uetersen zur Durchführung des ersten Lehrgangs waren die Standorte Kaufbeuren und Faßberg. Nach Abwägung aller Kriterien wurde durch das Ministerium schließlich Faßberg als Standort für den ersten Lehrgang ab dem 1. Oktober 1956 ausgewählt. Die Aufstellung der Offizierschule der Luftwaffe erfolgte gemäß Luftwaffenaufstellungsbefehl Nr. 25 vom 21. August 1956 auf dem Fliegerhorst Faßberg ab dem 15. September des Jahres. Trotz der kurzen Vorbereitungszeit und großer Schwierigkeiten - keine Vorschriften, kein Lehrplan, ungenügend geschultes Lehrpersonal, schlechte Unterkünfte - konnte der erste Offizierlehrgang im Oktober 1956 beginnen.⁷²³

Der Befehl zum 1. Offizierlehrgang des Truppendienstes der Luftwaffe formulierte als Ausbildungszweck für die ersten 241 Offizieranwärter die „gemeinsame Ausbildung der Offizieranwärter aller Laufbahngruppen der Luftwaffe zu einheitlicher Berufsauffassung und einheitlichen militärischen Kenntnissen“.⁷²⁴

Erst wenige Tage vorher war die Materialliste für die Ausbildung erstellt worden und einige Lehrpläne konnten sogar erst nach Ausbildungsbeginn zur Genehmigung vorgelegt werden. Man behalf sich anfangs zudem mit zahlreichen Gastlehrern des Militärs, der Alliierten oder aus dem Kreis ziviler Professoren.

Kurz vor Beginn des dritten Lehrgangs berichtete der Kommandeur der Schulen an den Leiter der Abteilung VI im Amt Blank über die Situation in Faßberg. So waren im Februar 1957 in den ersten beiden Lehrgängen insgesamt 353 Offizieranwärter in Ausbildung; 93 Offizieranwärter befanden sich im Luftwaffenausbildungsregiment in Uetersen und wurden zum 15. Februar 1957 an die Offizierschule der Luftwaffe versetzt. Ab Juli 1957 wurde mit einer Höchstbelegung von 600 bis 700 Offizieranwärtern gleichzeitig gerechnet. Die Ausbildung konnte jedoch, so die Bewertung, ohne zusätzliches Personal und ohne zusätzliche Hörsäle nicht geleistet werden. Darüber hinaus war nun auch die Belegungsgrenze am Standort Faßberg erreicht, der noch die Technische Schule der Luftwaffe 3, das I. Bataillon sowie die 11. und 12. Kompanie des Luftwaffenausbildungsregiments 2 und die Stützpunktstaffel Faßberg beherbergte. Die Belastungsgrenze schien auch für das Lehrpersonal erreicht zu sein:

„Die Abforderungen an den gesamten Lehrkörper durch übermäßige Stunden, Erarbeitung des Lehrstoffs, [...] verstreut liegende Hörsäle und die damit verbundenen

⁷²⁰ Ebd., BMVtdg Abt VI A 7, Luftwaffe, an VI B 2 vom 25.07.1956.

⁷²¹ Ebd., BMVtdg Abt VI B 2, Luftwaffe, vom 27.07.1956.

⁷²² Ebd., BMVtdg Abt III C 4, Luftwaffe, vom 02.08.1956.

⁷²³ Vgl. <http://www.luftwaffe.de/portal/a/luftwaffe> (18.03.2013).

⁷²⁴ <http://www.gneisenau-gesellschaft.de/index.php?id=67> (18.03.2013).

langen Wege, reich(en) an die physische und psychische Belastungsgrenze heran.“⁷²⁵

Der Provisoriumscharakter der Offizierschule der Luftwaffe in Faßberg hielt trotz der aufgezeigten Problematik noch bis zum Umzug der Schule an den inzwischen neu festgelegten Standort Neubiberg an. Mit Befehl für die Verlegung vom 20. August 1958 wurde die Schule am 1. Oktober auf den Fliegerhorst Neubiberg verlegt, der damals noch als Flugplatz durch die Luftwaffe genutzt wurde.

Die Infrastruktur dort ließ jedoch noch zu wünschen übrig. So ordnete der Inspekteur der Luftwaffe Ende 1959 während einer Infrastrukturbesprechung an, dass ab 1. April 1960 für die Offizierschule der Luftwaffe sechs Baracken in Neubiberg bereitgestellt werden sollten. Zu diesem Zeitpunkt sollte auch jedes Luftwaffenausbildungsregiment eine Kompanie nur mit Offizieranwärtern erhalten, um dort deren vorangehende Grundausbildung durchzuführen.⁷²⁶ In den weiteren Jahren etablierte und bewährte sich die Offizierausbildung im Offizieranwärterbataillon in Fürstenfeldbruck und an der Schule in Neubiberg.

Überprüfung der Ausbildungseinrichtungen der Luftwaffe

In den Jahren 1967 und 1968 wurde die Situation der Offiziere der Luftwaffe auf Anordnung des Inspektors der Luftwaffe insgesamt untersucht. Dabei entstanden zwei Berichte, die für die Weiterentwicklung der Offizierausbildung sowie der gesamten allgemeinmilitärischen Ausbildung in der Luftwaffe von weitreichender Bedeutung waren. Eine Kommission zur Überprüfung aller Ausbildungseinrichtungen der Luftwaffe legte am 22. Juni 1967 ihren Abschlussbericht vor. Eine weitere Kommission, die sich speziell mit der Neuordnung der Offizierausbildung beschäftigte, übergab am 13. Dezember 1968 einen Ergebnisbericht ihrer Arbeitstagung in Neubiberg.

Die Kommission zur Überprüfung aller Ausbildungseinrichtungen der Luftwaffe forderte in ihrem Bericht auch Veränderungen für die Offizier- und die Unteroffizierschule. Sie sah die Unteroffizierschule als vorbildlich für alle Ausbildungseinrichtungen an und forderte, sie zur zentralen Ausbildungsstätte der gesamten allgemeinen Unteroffizierausbildung zu machen. Um die Ausbildungskapazität deutlich erhöhen zu können (auf 25% aller Unteroffiziere der Luftwaffe) sollte sie daher an einen anderen Standort verlegt werden. Die Kommission schlug hierzu die Burg Vogelsang oder den Standort Faßberg vor, falls dort die Technische Schule der Luftwaffe 3 aufgelöst werde.

Alle Schulen der Luftwaffe sollten zudem eine einheitliche Organisation mit einem Schulstab, drei Lehrgruppen und jeweils vier Inspektionen erhalten. Dieser Vorschlag skizzierte damals bereits das noch heute gültige Schulmodell.

⁷²⁵ Kdr Kommando der Schulen an BMVtdg Ltr Abt VI, Luftwaffe, vom 02.02.1957.

⁷²⁶ Vgl. BArch-MA, BL 1/14650, Tagebuch InspL von 1959.

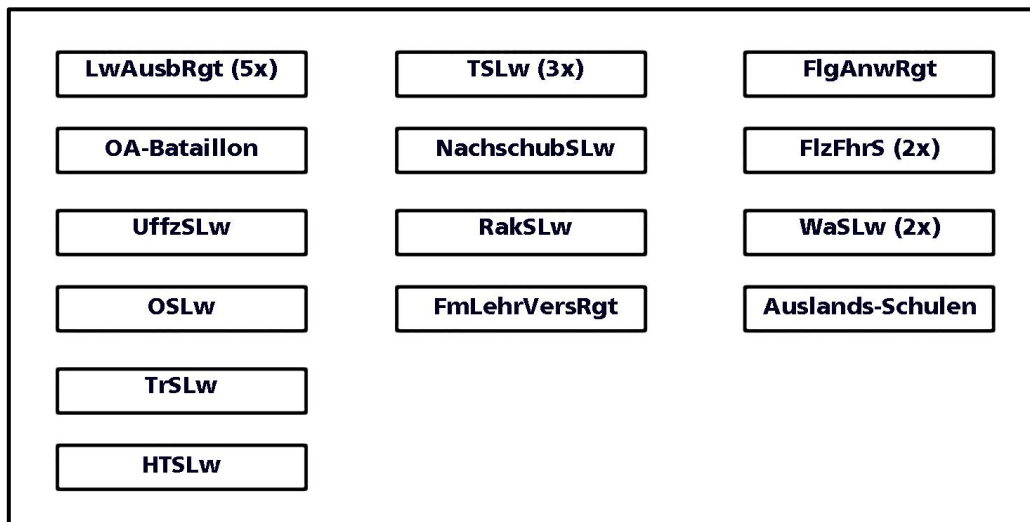


Abb.: Schulen und Ausbildungseinrichtungen der Luftwaffe in den 1960er Jahren

Insgesamt kam die Kommission zu der Zusammenfassung, dass „die Schulen zu viel truppendienstlich verwaltet und zu wenig fachlich geführt“ werden. Als weiteres Problem erschien der Kommission (auch im Ausbildungsbereich der Luftwaffe) das damalige gesellschaftliche Problem des „Gammelns“:

„Die vielzitierte Erscheinung des Gammelns ist auch im Ausbildungsbereich nach wie vor vorhanden. Sie kann in zwei Kategorien eingeteilt werden. Einmal das objektive Gammeln, das sich durch falsche bzw. uninteressante Unterrichtsgestaltung und Diensterteilung [...] auswirkt. Zum anderen das subjektive Gammeln, nämlich den Dienst, den der Soldat individuell als überflüssig, zu kommissig bzw. nicht seinem geistigen Niveau entsprechend ansieht.“⁷²⁷

Weiterentwicklung der Unteroffiziersausbildung

Die Unteroffizierschule der Luftwaffe in Gürzenich wurde schließlich 1971 aufgelöst und die Unteroffiziersausbildung danach für eine längere Zeit komplett in den Verbänden durchgeführt, wozu speziell Unteroffizier- Lehr- und Sicherungsstaffeln aufgestellt wurden. Auslöser für diese Entscheidung war der Umstand, dass an der Schule ohnehin nur ausgewählte Unteroffiziere ausgebildet wurden.

Die Ausbildung der Feldwebel der Luftwaffe fand zunächst im Schwerpunkt ab 1957 an der Truppschule der Luftwaffe in Hamburg-Osdorf statt. Im Juni 1969 wurde diese Schule dann nach Iserlohn verlegt. Die Truppschule der Luftwaffe wurde dort aufgelöst und mit der ebenfalls aufgelösten Unteroffizierschule der Luftwaffe in der neu aufgestellten Truppdienstlichen Fachschule der Luftwaffe in Iserlohn zusammengeführt (Aufstellungsbefehl Nr. 35 / Luftwaffe vom 3. September 1971). Die Auflösung der Truppdienstlichen Fachschule der Luftwaffe erfolgte im Jahr 1990.

⁷²⁷ BArch-MA, BL 1/6359, BMVg FÜ L II 7 an LwA vom 22.06.1967 (Abschlußbericht der Kommission zur Überprüfung der Ausbildungseinrichtungen der Luftwaffe vom 21.06.1967).



Abb.: Zentralgebäude der Unteroffizierschule der Luftwaffe in Appen



Abb.: Eingangsbereich der Unteroffizierschule der Luftwaffe in Appen

Seit 1988 wird die allgemeinmilitärische Ausbildung der Unteroffiziere und Feldwebel der Luftwaffe zur Gänze an der Unteroffizierschule der Luftwaffe in Appen durchgeführt.⁷²⁸

Weiterentwicklung der Offizierausbildung

Im Ergebnis der vorgenannten Überprüfung wurde für die Offizierausbildung eine Neuregelung der Offizierweiterbildung angeregt, um dann den Offizieranwärterlehrgang von 12 auf 9 Monate zu kürzen. Bestrebungen, aus der Offizierschule eine Akademie zu machen, wurden allerdings

⁷²⁸ Vgl. <http://www.luftwaffe.de/portal/a/luftwaffe> (18.03.2013).

nicht unterstützt. Der Akademiecharakter sollte ausschließlich der Führungsakademie vorbehalten bleiben.

Die Kommission hatte aber nicht nur Vorschläge zu einer Reform der Ausbildung unterbreitet, sondern auch Vorschläge für eine Reform der Personalstruktur und der Werdegänge der Offiziere der Luftwaffe eingebracht. Der Inspekteur stimmte diesen Vorschlägen im Wesentlichen zu und brachte am 21. Oktober 1968 hierzu eine Ministervorlage auf den Weg. Danach wies er am 15. November 1968 den Amtschef des Luftwaffenamtes an, eine Kommission zur Neuordnung der Offizierausbildung ins Leben zu rufen. Diese Kommission sollte Maßnahmen vorschlagen, die die Luftwaffe alleine umsetzen könnte sowie eine Liste von Forderungen erstellen, die eine höhere Entscheidung erforderten. Vorgaben für ihre Arbeit waren, keine weiteren Lehrgänge und Einrichtungen zu planen, die Ausbildungsdauer zu kürzen, moderne Methoden und Inhalte zu berücksichtigen sowie die Ansprüche bei der allgemeinen militärischen und sportlichen Ausbildung zu heben, um die Ausbildung insgesamt gegenüber anderen „Abiturientenberufen“ attraktiver zu gestalten.

In ihrem abschließenden Bericht vom 13. Dezember 1968 empfahl die Kommission, die Offizierschule der Luftwaffe und die Technische Akademie der Luftwaffe zu einer „Luftwaffenakademie München“ zu vereinen und dort vier verschiedene Lehrgänge mit einer Dauer von ein bis sieben Jahren durchzuführen. Diese Empfehlung widersprach somit der Ansicht der ersten Kommission zur Überprüfung aller Ausbildungseinrichtungen der Luftwaffe, die letztlich keinen Akademiestatus für die Offizierschule der Luftwaffe vorsah.⁷²⁹

Die Technische Akademie der Luftwaffe in Neubiberg war auf Weisung des Führungsstabs der Luftwaffe am 8. Mai 1958 als „Höhere Technische Schule der Luftwaffe“ (HTSLw) eingerichtet worden, um den technischen Offizieren die entsprechende militärisch-fachtechnische Ausbildung zukommen zu lassen, die sie brauchten, um den hohen Anforderungen der neuen Waffensysteme gerecht werden zu können. Voraussetzungen zum Besuch der Höheren Technischen Schule der Luftwaffe waren die abgeschlossene Offizierausbildung sowie eine mindestens 12-jährige Verpflichtungszeit. Die Ausbildung in den Fachrichtungen Maschinenbau und Elektronik, die sechs Semester umfasste, wurde intern bereits als Studium bezeichnet.⁷³⁰

Als die Diskussionen über eine Bildungsreform in der Bundeswehr 1971/1972 ihren Höhepunkt erreichten, hatte die Luftwaffe mit den Empfehlungen dieser beiden Kommissionen bereits erste Ideen verfügbar, die schließlich in die Umsetzung der Bildungsreform innerhalb der Luftwaffe mit einfließen konnten. Die Ergebnisse der Bildungsreform, u.a. die Einführung eines universitären Studiums für Offiziere an bundeswehreigenen Hochschulen, führten anfänglich zu ähnlichen Bedenken wie z.B. bei der Einführung einer zentralen Unteroffizierausbildung. So befasste sich der Kölner Stadtanzeiger am 9. August 1972 unter dem Titel „Fürchten die Militärs die Universität?“ mit einer drohenden „Zersplitterung des Offizierkorps“:

„Viele von denen, die nicht studiert haben, fürchten ein Zweiklassensystem in der Bundeswehr und sehen die Schar der ‚gebildeten‘ Kameraden mit Misstrauen auf sich zukommen. Die Einheit des Offizierkorps wird durch das neue Bildungskonzept gefährdet. Solange nicht alle Offiziere die Bundeswehrhochschulen durchlaufen haben, wird es heißen: Das Offizierkorps zerfällt in mehrere Teile.“

Diese Problematik beschäftigte auch den Inspekteur der Luftwaffe. Im Rahmen der Neuordnung der Offizierausbildung in der Luftwaffe war am 1. August 1971 aus der Technischen Akademie der Luftwaffe die „Fachhochschule der Luftwaffe“ hervorgegangen, an der Truppenoffiziere zu Ingenieuren ausgebildet werden sollten. An der Fachhochschule der Luftwaffe in Neubiberg

⁷²⁹ BArch-MA, BL 1/5939, Ergebnisbericht der Kommission zur Neuordnung der Offizierausbildung vom 13.12.1968.

⁷³⁰ Jahrbuch der Luftwaffe, Folge 1, hrsg. v. Neher, Kurt 1964, S. 117/118. Auch Heer und Marine bildeten ihren flieger- und fernmeldetechnischen Offiziersnachwuchs an der HTSLw aus.

hatten am 1. September 1970 und am 1. Juli 1971 am zukünftigen Standort der „Hochschule der Bundeswehr München“ zwei Modellehrgänge mit den Studienrichtungen „Betriebswirtschaft“ sowie „Allgemeiner Maschinenbau“ und „Elektrotechnik“ begonnen. Geplant war zudem, die Ausbildung für alle Offizieranwärter bis zum 1. Juli 1973 auf die Lehrgänge an der Fachhochschule der Luftwaffe umzustellen.⁷³¹

Am 3. Februar 1972 fand ein Gespräch beim Inspekteur der Luftwaffe zur Bildungsreform der Bundeswehr statt, an dem auch Professor Ellwein, der spätere Gründungspräsident der „Hochschule der Bundeswehr Hamburg“, teilnahm. Während Generalleutnant Rall die Ansicht vertrat, dass das Bewerberaufkommen an Abiturienten nicht ausreichend sei, um die Studienplätze zu besetzen, ging Professor Ellwein davon aus, dass das Studienangebot die Attraktivität des Offizierberufs so verbessern würde, dass auch das Bewerberaufkommen ausreichend steigen würde, um die Studienplätze zu besetzen. Der Inspekteur versuchte offenbar Argumente für den Erhalt der gerade erst begonnenen Ingenieur-Ausbildung an der Fachhochschule der Luftwaffe anzubringen. Er argumentierte, dass aufgrund der von ihm vermuteten geringen Bewerberzahlen an Abiturienten auf Offizieranwärter ohne Abitur nicht verzichtet werden könne und somit die Fachhochschule der Luftwaffe unverzichtbar sei, um diese entsprechend auszubilden. Professor Ellwein bestätigte, dass nur Abiturienten zum Studium zugelassen werden sollten und die Luftwaffe damit der Herausforderung begegnen müsste, für eine Übergangszeit ihre Fachhochschule neben der Bundeswehrhochschule weiter zu betreiben.⁷³²

Am Tag danach äußerte der Inspekteur der Luftwaffe bei einer Besprechung mit dem Stabsabteilungsleiter Fü L I über das stattgefundenе Gespräch mit Professor Ellwein seine eigentliche Sorge bei der Einführung eines Hochschulstudiums für alle Offizieranwärter. Er befürchtete, dass die Offizieranwärter durch das zivil geprägte Studium den Bezug zur Luftwaffe verlieren könnten. So äußerte er, „dass er durchaus für die BwHochschule plädiere, allerdings müssten vorher die Voraussetzungen erfüllt sein. Der Einfluss der Inspektoren auf die Ausbildung zum Offizier ist auch während des 3-jährigen Studiums soweit sicherzustellen, dass der junge Offizier von der Arteeigenheit seiner Teilstreitkraft geprägt werden kann.“⁷³³

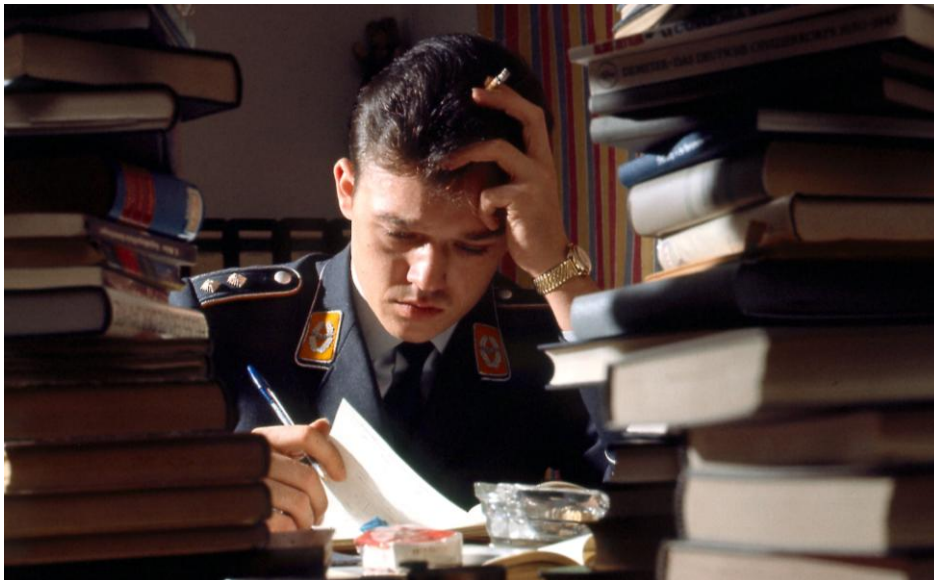


Abb.: Offizier im Studium

⁷³¹ BArch-MA, BL 1/2194a, BMVg Fü L I 1 vom 22.09.1971.

⁷³² Ebd., BMVg Fü L I vom 03.02.1972 (Protokoll über Gespräch Bildungsreform).

⁷³³ Ebd., BMVg Fü L I vom 07.02.1972.

Bereits am nächsten Tag schrieb der Inspekteur der Luftwaffe dem Verteidigungsminister und empfahl ihm, zunächst nur die Hochschule der Bundeswehr in Hamburg einzurichten und dort auch nur Studiengänge zu etablieren, die an der Fachhochschule der Luftwaffe nicht angeboten würden. Nach einer Übergangszeit sollte die Fachhochschule der Luftwaffe dann in eine zweite Hochschule der Bundeswehr in München umgewandelt werden.⁷³⁴

Generalleutnant Rall ging damals davon aus, dass eine mögliche Übergangszeit nur von kurzer Dauer sein würde und deshalb der Umzug der Offizierschule der Luftwaffe nach Fürstenfeldbruck notwendig werde. Nach wie vor sei - so der Inspekteur - jedoch die Problematik, dass 30% der Offizieranwärter der Luftwaffe kein Abitur besäßen, nicht gelöst.⁷³⁵

Am 22. März 1972 fand schließlich die Abschlusskonferenz über die Verwirklichung der Bildungskonzeption beim Bundesminister der Verteidigung statt. Das Referat FÜ L I 5 erstellte hierfür einen Besprechungsleitfaden für den Inspekteur. Demnach hatte die Luftwaffe einen Anfangsbedarf von 190 studierenden Offizieren sowie von 60 Offizieranwärtern mit „Mittlerer Reife“ für die Fachhochschule der Luftwaffe. Es wurde empfohlen, mit allen Studienrichtungen zu beginnen, allerdings in Neubiberg zunächst nur mit „Luft- und Raumfahrttechnik“ und „Elektrotechnik“ und ab 1975 dann auch mit „Maschinenbau“. Nach Auffassung des Führungsstabs der Luftwaffe musste der Bedarf an Studienplätzen für Betriebswirtschaft und Pädagogik zunächst außerhalb von Neubiberg gedeckt werden. Der Inspekteur sollte die Zusage machen, dass auch aufgrund der infrastrukturellen Bedingungen in Neubiberg durch die parallele Unterbringung der Hochschule der Bundeswehr, der Fachhochschule der Luftwaffe und der Offizierschule der Luftwaffe im Jahr 1973 mit 150 Studienplätzen in Neubiberg begonnen werden könne.

Ab 1975 / 76 wurde dann eine Verlegung der Offizierschule der Luftwaffe nach Fürstenfeldbruck notwendig. Die Kosten für den Neubau der Schule in Fürstenfeldbruck, der 1973 / 1974 beginnen sollte, wurden auf etwa 100 Millionen DM veranschlagt.⁷³⁶

Für den Studienbeginn 1973 plante die Luftwaffe gleichzeitig mit etwa 200 bis 250 Offizieranwärtern, wofür die Kapazität an der Offizierschule der Luftwaffe ausreichen würde. Der Führungsstab der Streitkräfte plante schließlich mit 360 Studienplätzen in Hamburg und 390 Studienplätzen in München, von denen 150 in Neubiberg studieren sollten. Ab spätestens 1976 sollte die Offizierschule der Luftwaffe nach Fürstenfeldbruck umziehen, da die „Hochschule der Bundeswehr“ dann auf das Hörsaalgebäude zurückgreifen musste.



Abb.: Hochschule der Bundeswehr München, der sogenannte „Hirschkäfer“

⁷³⁴ Ebd., BMVg InspL an Minister vom 08.02.1972.

⁷³⁵ Ebd., Aktenvermerk BMVg FÜ L I vom 08.03.1972.

⁷³⁶ Ebd., BMVg FÜ L I 5 vom 21.03.1972.

Bei der Generalstagung der Luftwaffe am 8. November 1972 wurde zur Neuordnung der Ausbildung vorgetragen. Die an den Vortrag anschließende Diskussion brachte zahlreiche Bedenken in Bezug auf fehlende militärische Führung und Ausbildung an den Hochschulen zum Ausdruck. Insgesamt zeigte sich bei den Generalen eine nicht geringe Skepsis gegenüber der Freiheit der Lehre. Der Inspekteur der Luftwaffe betonte, dass deshalb der Ausbildung an der Offizierschule der Luftwaffe eine zunehmende Bedeutung zukommt:

„Hier wird der Mann erzogen zum Offizier und muss dann auch, ich möchte beinahe sagen, eine teilstreitkraftbewusste Einstellung haben. Er muss wissen, ich bin Luftwaffenoffizier [...]. Also die Akzente müssen vorher gesetzt werden.“⁷³⁷

Nachdem 1977 in Neubiberg die heutige Universität der Bundeswehr aufgebaut wurde, verlegte die Offizierschule der Luftwaffe abermals. Diesmal nach Fürstenfeldbruck, in „die Wiege der Luftwaffe“, wo sie einen eigens hierfür errichteten Gebäudekomplex bezog. Auf Grund der blauen Fassadenelemente wurde dieser sehr schnell als „Blaues Palais“ bezeichnet.⁷³⁸



Abb.: Die Offizierschule der Luftwaffe in Fürstenfeldbruck - das „Blaue Palais“

Im Zuge der letzten Bundeswehrreform, die durch Verteidigungsminister Karl-Theodor zu Guttenberg eingeleitet und seinen Nachfolger Thomas de Maizière ausgestaltet wurde, wird die Offizierschule der Luftwaffe ein weiteres Mal verlegt. Im Oktober 2011 wurde die Entscheidung zur „Stationierung der Bundeswehr in Deutschland“ bekanntgegeben. Der bisherige Standort Fürstenfeldbruck wird aufgegeben und die Offizierschule der Luftwaffe nach Roth verlegt.⁷³⁹

Der Befehl zum 1. Offizierlehrgang des Truppendienstes der Luftwaffe betonte schon 1956 als wichtigen Ausbildungszweck die Gemeinsamkeit der Ausbildung und die Vereinheitlichung der Kenntnisse. Nach der grundlegenden Änderung der sicherheitspolitischen Lage ab Beginn der 1990er Jahre mussten auch die Ausbildungsinhalte der Offizierausbildung den weitreichenden Änderungen angepasst werden, gleichwohl wurde das grundsätzliche Ziel der Ausbildung kaum verändert. Wie aus einer Notiz des Chefs des Stabes Fü L vom 22. November 2002 hervorging, wurden diese Änderungen damals unter dem Titel „Neuordnung der Offizierausbildung“ vorgenommen.

⁷³⁷ Ebd., BMVg Fü L, Zusammenfassung der Diskussion vom 23.11.1972.

⁷³⁸ <http://www.fursty.org/standort/oslw/index.html> (05.02.2013).

⁷³⁹ Bundesministerium der Verteidigung: Stationierung der Bundeswehr in Deutschland, Oktober 2011, S. 53.

In dem entsprechenden Sachstandsbericht vom 17. Dezember 2002 wird deutlich, wie unter Federführung des Führungsstabs der Luftwaffe das Curriculum und die Lehrpläne überarbeitet und in den „Modelllehrgängen“ 86. bis 89. Offizierlehrgang für Anwärter des Offiziers im Truppendienst der Luftwaffe umgesetzt wurden.

Die jüngste große Reform der Offizierausbildung wurde unmittelbar anschließend in den Jahren 2002 und 2003 angestoßen. Im Frühjahr 2003 unterzeichnete der Chef des Stabes FÜ L den Auftrag zur Weiterentwicklung der Offizierausbildung. Der vom Inspekteur der Luftwaffe gebilligte Grundgedanke dieser Reform bestand darin, im „integrativen Ansatz“ die Offizierausbildung von der Allgemeinen Grundausbildung, über den Offizierlehrgang und durch das Studium hindurch bis hin zum Führungstraining stärker zu einem ganzheitlichen Ansatz in der Hand der Offizierschule zusammenzuführen. Die Verantwortung für die Teambildung der Offizieranwärter der Luftwaffe von Beginn der Ausbildung bis zum Offizier an der Schwelle zum Einsatz sollte deshalb zentral in der Hand der Offizierschule der Luftwaffe liegen.

Der zu diesem Zeitpunkt amtierende Chef des Stabes FÜ L, Generalmajor Heinz Marzi, beauftragte das Luftwaffenausbildungskommando, die notwendigen Umsetzungsschritte zu untersuchen und Vorschläge zur Umsetzung vorzulegen.⁷⁴⁰

Schließlich wurde ein „integratives Lehrgangsmodell“ erarbeitet, das die bisherigen Ausbildungsabschnitte Allgemeine Grundausbildung (Teil I, im OA-Bataillon), den Offizierlehrgang (Teil II) und das Führungstraining (Teil III) zu einem neuen Ganzen verband und die Studienzeit in die Betrachtung mit einschloss. Der Kernpunkt des neuen Konzeptes war die Neugestaltung der Offizierausbildung, die sich nun in zwei inhaltlich aufeinander abgestimmte Lehrgänge unterteilte: den elfmonatigen Offizierlehrgang und das zweimonatige Führungstraining (FÜTrainOffzLw). Darüber hinaus sollte die systematische Betreuung der Offizieranwärter und der Offiziere im Studium einen höheren Stellenwert hinsichtlich der Anbindung an die Offizierschule der Luftwaffe erhalten. Außerdem sollten auch Teilstreitkraftübergreifende Elemente im integrativen Ansatz Berücksichtigung finden.

Mit der Weiterentwicklung gingen darüber hinaus eine Intensivierung der Fremdsprachenausbildung (Englisch) zur Erreichung des geforderten Leistungsprofils SLP 3332⁷⁴¹ und die verbesserte Vorbereitung auf das wissenschaftliche Arbeiten im Studium einher.

Das „integrative Lehrgangsmodell“ wurde schließlich im Jahre 2006 zu den Einstellungsterminen 1. August 2006 und 1. Oktober 2006 mit dem 96. und 97. Offizierlehrgang erstmalig eingeführt und seitdem von mehr als 3.000 Offizieranwärtern durchlaufen. Im Rückblick hat sich die integrative Offizierausbildung grundsätzlich bewährt und wurde aus Sicht des Führungsstabs der Luftwaffe und der Lehrgangsteilnehmer mit gutem Erfolg durchgeführt.

Die Luftwaffe wird jedoch zeitnah die gesamte Ausbildung und damit auch die Offizierausbildung nachhaltig evaluieren und vor dem Hintergrund der Erwachsenenbildung und des luftwaffenspezifischen Selbstverständnisses bedarfsorientiert und zeitgemäß weiterentwickeln.

⁷⁴⁰ BMVg Chef Stab FÜ L - Az 32-08-02 vom 25.03.2003.

⁷⁴¹ Mit dem Standardisierten Leistungsprofil (SLP) wird im Geltungsbereich der NATO dokumentiert, welche Fremdsprachenfähigkeiten ein Soldat oder ziviler Mitarbeiter besitzt. Das SLP wird nach dem erfolgreichen Ablegen einer Sprachprüfung zuerkannt. Diese Prüfung testet das Hörverstehen (H), den mündlichen Sprachgebrauch (M), das Leseverstehen (L) und den schriftlichen Sprachgebrauch (S) und wird vom Bundessprachenamt durchgeführt. Die höchste Stufe ist SLP 4444.

7.3.2 Die Ausbildung zum Strahlflugzeugführer

Bei der Ausbildung wird grundsätzlich unterschieden zwischen der „Allgemeinmilitärischen Ausbildung“ und der „Militärfachlichen Ausbildung“. Letztere vermittelt die fachliche Qualifikation zur Wahrnehmung einer bestimmten Fachtätigkeit. Hierzu gehört z.B. die Ausbildung zum Fernmeldeoffizier oder zum Kampfflugzeugführer.

In den ersten Jahren nach Aufstellung der Bundeswehr und der Luftwaffe fehlten nahezu alle Voraussetzungen für eine adäquate fliegerische (militärfachliche) Ausbildung in Deutschland. Deshalb war die fliegerische Anfangsausbildung im Bereich der Strahlflugzeuge auf deutschem Territorium nur eine kurze Episode.⁷⁴² Mit dem Ankauf und der Bereitstellung von kanadischen und US-Waffensystemen begann ab 1956 die gezielte „Militärfachliche Ausbildung“ von Luftwaffenpersonal an mehreren Standorten im Westen der USA und in Kanada.



Die ersten Piloten der Luftwaffe, die am 23. August 1957 auf der amerikanischen Luftwaffenbasis Luke in Arizona die Waffensystemausbildung auf der F 84 F begannen. V.l.n.r.: Friedrich Obleser, später Generalleutnant und Inspekteur der Luftwaffe, Günther Rall, später Generalleutnant und Inspekteur der Luftwaffe, Paul Schauder, später Oberst, Fritz Wegner, später Generalleutnant und Kommandierender General der Luftflotte, Erich Hartmann, später Oberst und Kommodore des Jagdgeschwaders 71 „Richtofen“, Dieter Bernhard, später Generalleutnant und Deutscher Militärischer Vertreter im Militär-Ausschuß der NATO, und ihr amerikanischer Fluglehrer Gert Tetteroo

Luftwaffe, H. 3/83

Ab den 1960er Jahren „war sich der Führungsstab der Luftwaffe darüber im Klaren, dass die Ausbildung von Jet-Piloten nicht mehr in der Bundesrepublik durchgeführt werden konnte. Die Gründe hierfür waren, dass der mitteleuropäische Raum für moderne Überschallflugzeuge zu eng war, wegen Lärmbelästigung auf die Zivilbevölkerung Rücksicht genommen werden musste und zu wenig Übungs- und Schießplätze in ausreichender Größe zur Verfügung standen. Nicht zuletzt gewährleistete die konstante Schönwetterlage im Süden der USA eine reibungslose fliegerische Ausbildung.“⁷⁴³

Insbesondere die fliegerische Ausbildung war und ist immer noch eng mit verschiedenen Standorten in den USA verknüpft. Im Juli 1963 vereinbarten die Bundesrepublik Deutschland und die USA eine Kooperation bei der Schulung deutscher STARFIGHTER-Piloten. Die Ausbildung der

⁷⁴² Jarosch, S. 41.

⁷⁴³ Rebhan, Heinz in: Lemke, Bernd, Die Luftwaffe 1950 bis 1970, Seite 623 f.

deutschen Luftfahrzeugführer fand zunächst in der Luke Air Force Base und danach in der Williams Air Force Base in Arizona statt.⁷⁴⁴

„Die Vorzüge des Ausbildungsortes lagen auf der Hand: klimatische Bedingungen, ein alle Möglichkeiten bietender Platz mit zwei Start- und Landebahnen und pausenlosem Übungsflugbetrieb.“⁷⁴⁵

Von 1966 bis 1981 bildeten die US Air Force und die deutsche Luftwaffe gemeinsam Luftfahrzeugführer in der Sheppard Air Force Base in Texas aus. Mehr als insgesamt achtzehn Jahre führte die Luftwaffe auf der Luke Air Force Base das Training ihrer angehenden F-104G-Piloten durch. Mit dem Ablauf der Nutzung des Waffensystems F-104G in der Bundeswehr fand diese Ausbildung 1983 schließlich ihr Ende.

Im Jahre 1976 beabsichtigte die NATO, ein gemeinsames Pilotentraining für alle NATO-Partner aufzubauen. Zunächst wurde erörtert, in welchem Land diese Ausbildung stattfinden sollte. Schließlich fiel die Wahl auf die USA - und damit auf die US Air Force -, hauptsächlich wegen ihrer Einrichtungen, der großen Anzahl Luftfahrzeuge und des bereits etablierten Ausbildungsprogramms. Von 1978 bis 1980 wurde - auch unter Einbeziehung des Führungsstabes der Luftwaffe - verhandelt, an welcher US-Luftwaffenbasis das neue NATO-Trainingsprogramm eingerichtet werden sollte. Obwohl die Sheppard Air Force Base ursprünglich nicht in der engeren Auswahl stand, gelang es Senator John Tower angesichts des drohenden Verlustes des deutsch-amerikanischen Ausbildungsprogramms das neue NATO-Programm an den Standort Sheppard Air Force Base zu ziehen.

Im Jahre 1981 wurde das bis heute bestehende „Euro NATO Joint Jet Pilot Training“ (ENJJPT) auf der Sheppard Air Force Base in Texas eingerichtet. Hieran waren die jeweils zuständigen Ausbildungsreferate des Führungsstabes der Luftwaffe maßgeblich beteiligt und bei den regelmäßig stattfindenden Besprechungen involviert. Insgesamt gehören 13 NATO-Länder dem „Euro NATO Joint Jet Pilot Training“ an. Die ursprüngliche Vereinbarung sah vor, dass sich neun Nationen mit Flugschülern und Fluglehrern am Programm beteiligen (Belgien, Dänemark, Deutschland, Italien, die Niederlande, Norwegen, Spanien, die Türkei und die Vereinigten Staaten) und vier weitere Nationen (Kanada, Griechenland, Portugal und Großbritannien) Fluglehrer entsenden. Inzwischen ist die Zusammenstellung abhängig vom Bedarf und den Möglichkeiten der einzelnen Nationen und variiert dementsprechend. Die Nationen bemühen sich um eine ständige Aktualisierung des Ausbildungsprogramms und beschlossen z.B. als nennenswerte Anpassung am 7. Januar 1994, das 55-wöchige Ausbildungsprogramm um die „Introduction to Fighter Fundamentals“⁷⁴⁶ zu ergänzen, um so die zukünftigen Strahlflugzeugführer an Luftkampfmanöver heranzuführen.

Bis in die heutige Zeit hat sich das „Euro NATO Joint Jet Pilot Training“ bewährt. Über 6.000 Flugschüler haben bisher die Ausbildung erfolgreich durchlaufen, davon allein 1.200 deutsche Luftfahrzeugführer.⁷⁴⁷ Generationen von NATO-Piloten haben ein umfassendes und international verbindendes Verständnis für fliegerische Belange - vom gemeinsamen Verstehen von erforderlichen und allgegenwärtigen Bestimmungen der Flugsicherheit bis hin zu ersten Einblicken in Einsatzverfahren - erworben.

Darüber hinaus wurde die fliegerische Eignungsfeststellung (das sogenannte „Screening“) im Jahre 1990 von Fürstenfeldbruck nach Goodyear in Arizona verlegt. An diesem Standort folgte 2001 die Einführung des „Initial Flight Training“ und im Jahr darauf die Einführung des Schulungsflugzeugs GROB 120A.

⁷⁴⁴ <http://www.jetpilot.dk/ENJJPT/Begin.html> (05.02.2013).

⁷⁴⁵ Jarosch, S.41.

⁷⁴⁶ Introduction to Fighter Fundamentals: Einführung in die taktische Kampffliegerei.

⁷⁴⁷ <http://www.noodls.com/viewNoodl/11636583/luftwaffe/30-jahre-fliegerische-ma223arbeit-teil-2> (5.2.2013).

Auch die Waffensystemausbildungen der fliegenden Besatzungen wurden zu großen Teilen auf dem nordamerikanischen Kontinent durchgeführt: Die Waffensystemausbildung für die F-4 PHANTOM wurde 1976 in der George Air Force Base in Kalifornien eingerichtet und 1992 zur Holloman Air Force Base in Neu Mexiko verlegt, wo sie bis zur Einstellung der Ausbildung im Jahre 2004 im Zuge der Ausmusterung der F-4 verblieb. Die Ausbildung der Waffensystemoffiziere für zweisitzige Kampfflugzeuge begann 1981 in der Mather Air Force Base in Kalifornien, wurde 1993 zur Randolph Air Force Base nach Texas und schließlich 1996 zur Pensacola Naval Air Station nach Florida verlegt.

Die fliegerische Grund- und Fortgeschrittenenausbildung für Luftfahrzeugbesatzungen des Waffensystems TORNADO erfolgt seit 1996 in Holloman.

Bei allen Lehrgängen in Nordamerika wurden die deutschen Lehrgangsteilnehmer nicht nur fachlich ausgebildet; sie lernten auf diesem Wege - besonders in den Anfangsjahren - auch das amerikanische Demokratie- und Werteverständnis kennen. Die Rolle der US Air Force beschrieb der Inspekteur der Luftwaffe, Generalleutnant Klaus-Peter Stieglitz, in seiner Rede anlässlich des Besuchs beim Militärgeschichtlichen Forschungsamt in Potsdam am 28. November 2007 sehr treffend als die eines „Geburtshelfers“, dessen Einfluss dabei weit über die Bereitstellung von Material und Infrastruktur hinausging.⁷⁴⁸

Internationalität und Multinationalität sind aus dem heutigen Miteinander der Streitkräfte nicht mehr wegzudenken. Die Einsätze der Bundeswehr finden fast ausschließlich im Rahmen internationaler Koalitionen statt, wobei Soldatinnen und Soldaten der Luftwaffe Seite an Seite mit ihren Kameraden aus NATO-Staaten und anderen befreundeten Nationen Dienst leisten. Mit der Ausbildung der ersten deutschen Jetpiloten in den USA wurde der Grundstein einer langen Erfolgsgeschichte deutsch-amerikanischer Zusammenarbeit gelegt, die bis heute andauert und auch künftig fortgeschrieben wird.⁷⁴⁹

7.3.3 Übungs- und Ausbildungseinrichtungen der Luftwaffe im Ausland

Die Waffensystemausbildung im Ausland

Die geographischen Gegebenheiten auf dem Territorium der dicht besiedelten Bundesrepublik Deutschland setzten einer praktischen, einsatznahen Waffensystemausbildung der Luftwaffe in den unterschiedlichen Waffenkategorien von Anfang an enge Grenzen. Schon sehr früh verlagerte daher die Luftwaffe die Schulung und das Training von Spezialisten ins Ausland. So begann die Ausbildung von Flugzeugführern für die neue Luftwaffe bereits 1956 in den USA, Kanada und Großbritannien.

Im Oktober 1960 trat die Bundesrepublik Deutschland dann dem italienisch-kanadischen Abkommen über die Nutzung des Luftwaffenübungsplatzes Decimomannu auf Sardinien bei. Fortan schickte die Luftwaffe regelmäßig die Staffeln ihrer fliegenden Kampfverbände nach „Deci“, um dort Angriffe gegen Bodenziele zu trainieren oder Luftkampfübungen über dem Mittelmeer durchzuführen.

In der ersten Hälfte der 1960er Jahre kam ein weiteres europäisches Übungsterrain mit idealen Wetterbedingungen für fliegerische Aktivitäten hinzu: Im Oktober 1963 stellte Portugal der Luftwaffe den Flugplatz Beja für Ausbildungszwecke zur Verfügung.

⁷⁴⁸ <http://www.mgfa.de/html/einsatzunterstuetzung/downloads/redeinspekteurlw.pdf> (05.02.2013).

⁷⁴⁹ http://www.europaeische-sicherheit.de/Ausgaben/2009/2009_12/03_Knorr_Kring/2009 (05.02.2013).

Im Juli 1965 teilte der Inspekteur der Luftwaffe mit, dass er bei der Leitung des Bundesministeriums der Verteidigung die Aufstellung eines Ausbildungskommandos der Luftwaffe in den USA beantragt habe, die USA aber erst nach der Genehmigung durch den zuständigen Staatssekretär oder gegebenenfalls den Minister zu informieren seien.⁷⁵⁰ Ein Jahr später (1966) wurde dann in Fort Bliss/Texas das „Deutsche Luftwaffenausbildungskommando USA“ (LwAusbKdoUSA) aufgestellt. Es nahm im Auftrag und nach Weisung des Bundesministeriums der Verteidigung, in der Hauptsache des Führungsstabs der Luftwaffe, alle luftwaffenspezifischen Aufgaben in den USA wie beispielsweise die truppendienstliche Führung der unterstellten Verbände und Einheiten wahr.⁷⁵¹

Die „NATO Missile Firing Installation“ (NAMFI) auf Kreta wurde als Trainings- und Schießeinrichtung für Luftverteidigungssysteme im Jahre 1968 in Betrieb genommen. Von Beginn an (das erste Jahresschießen der Luftwaffe mit NIKE und HAWK fand bereits im Jahr 1968 statt) wurde dort ein ständiges Verbindungskommando der Luftwaffe eingerichtet. Alljährlich führten auf Kreta Flugabwehrraket Verbände der Luftwaffe ein „Taktisches Schießen“ gemeinsam mit internationalen Partnern und unter Einsatz eines internationalen Bewerber-Teams durch.

In Cottesmore/Großbritannien befand sich von 1981 bis 1999 der gemeinsame dreinationale TORNADO-Ausbildungsverband der Entwicklungsnationen dieses Waffensystems (Großbritannien, Bundesrepublik Deutschland und Italien), das „Trinational TORNADO Training Establishment“ (TTTE). Ziel der fliegerischen Ausbildung auf diesem Militärflugplatz war es, Grundfertigkeiten im Umgang mit dem Luftfahrzeug TORNADO sowie im Formationsflug und Waffeneinsatz zu vermitteln.

Das „Fliegerische Ausbildungszentrum der Luftwaffe Holloman“ betreibt seit 1996 fliegerische Grund- und Fortgeschrittenenausbildung für Luftfahrzeugbesatzungen des Waffensystems TORNADO. Die Schwerpunkte liegen in der Durchführung einer einsatznahen Ausbildung (u.a. Tiefflug) sowie im Einsatz des Waffensystems mit voller Waffenzuladung unter besonderen Umweltbedingungen. Nachdem das „Trinational TORNADO Training Establishment“ in Cottesmore eingestellt worden war, wurde zusätzlich auch die Waffensystemausbildung und Fluglehrerausbildung TORNADO in der Holloman Air Force Base durchgeführt.



Abb.: Holloman / USA, Mai 1996

⁷⁵⁰ BArch-MA, BL 1/14655, BMVg Tagebuch InspL vom 09.07.1965 und BArch-MA, BL 1/14666, BMVg ZH/Org vom 27.07.1965.

⁷⁵¹ Später auch in Kanada, die entsprechende Umbenennung erfolgte im Jahre 2000.

In Goose Bay / Kanada wurde von 1980 an für die Dauer von 25 Jahren taktische Verbandsausbildung (Schwerpunkt Tiefflug) aller Jagd- und Jagdbomberverbände der deutschen Luftwaffe und der Marineflieger sowie der Transportfliegerverbände unter der Leitung des ständigen „Taktischen Ausbildungskommandos der Luftwaffe in Kanada“ durchgeführt.

In diesem Zusammenhang sollen auch die multinationalen Hochwertübungen „Red Flag“ oder „Green Flag“ in den USA oder „Maple Flag“ in Kanada genannt werden, an denen die Luftwaffe regelmäßig teilnimmt und dabei taktische Einsatzverfahren in Kooperation mit alliierten Luftstreitkräften übt und anwendet.

Über die zurückliegenden Jahrzehnte betrachtet gab es bereits lange vor den multinationalen Auslandseinsätzen der Gegenwart vielfältige dienstliche und persönliche Kontakte - im Interesse und mit tatkräftiger Unterstützung des Führungsstabes der Luftwaffe - mit den Soldaten der verbündeten Streitkräfte. Wechselseitige Besuche fliegender Staffeln oder eine mehrjährige Auslandsverwendung, etwa als Austauschoffizier, gaben Einblicke nicht nur in die militärischen Gepflogenheiten der befreundeten Nationen. Die Angehörigen des Stammpersonals, zum Teil auch die Lehrgangsteilnehmer, lebten im Ausland mit ihren Familien zusammen. Die Kinder besuchten deutsche Schulen im Gastland, vielfältige Aktivitäten kultureller und sportlicher Art verschafften soziale Kontakte. Dienstliche und private Begegnungen eröffneten Einblicke in einen anderen „way of life“ und erweiterten den persönlichen Horizont.

Die Aus- und Weiterbildung von Luftwaffensoldaten im Ausland sowie gemeinsame Übungen mit den Angehörigen anderer NATO-Streitkräfte - wie nachfolgend am Beispiel der Raketenschule der Luftwaffe sowie der Flugplätze Beja, Decimommanu und Goose Bay detailliert dargestellt - boten für vielfältige dienstliche und persönliche Kontakte hinlänglich Gelegenheit.

Die Raketenschule der Luftwaffe in den USA⁷⁵²

Die Geschichte des „Taktischen Aus- und Weiterbildungszentrum für Flugabwehrraketen der Luftwaffe USA“⁷⁵³ mit Weiterentwicklungsaufgaben im Flugabwehrraketendienst geht bis in das Jahr 1965 zurück.

Ende August 1965 wurde seitens der politischen Leitung des Bundesministeriums der Verteidigung der Verlegung der Raketenschule der Luftwaffe in die USA sowie der Dotierung des Kommandeurs als General zugestimmt. Dabei sollte der Kommandeur des „Deutschen Luftwaffenausbildungskommando USA“ in Personalunion auch Kommandeur der Raketenschule der Luftwaffe werden. Am 31. März 1966 erließ der Führungsstab der Luftwaffe FÜ L II 2 die Dienstanweisung für den Kommandeur der Raketenschule der Luftwaffe/USA. Ihm unterstanden danach die drei Lehrgruppen sowie alle Lehrgangsteilnehmer.⁷⁵⁴ Ab Mai 1966 verlegte die damalige Raketenschule der Luftwaffe von Aachen nach Fort Bliss/Texas, die Indienststellung erfolgte am 8. Juli 1966 in Anwesenheit des Inspektors der Luftwaffe.⁷⁵⁵

Der Ausbildungsstandort war für deutsche Soldaten nicht neu; die ersten deutschen Lehrgangsteilnehmer waren bereits seit 1956 bei der US „Anti-Aircraft Artillery and Guided Missile School“ in Fort Bliss ausgebildet worden.

1957 wurde der „Deutsche Luftwaffenflugabwehrverbindungsstab Fort Bliss“ in Dienst gestellt, im Februar 1958 lief die Ausbildung am Waffensystem NIKE an, drei Jahre später (1961) begann die

⁷⁵² Die Raketenschule der Luftwaffe in den USA wurde 2005 aufgelöst und das „Taktische Aus- und Weiterbildungszentrum für Flugabwehrraketen der Luftwaffe USA (TaktAusbWbZFlaRakLw USA)“ aufgestellt.

⁷⁵³ Vgl. Intranet Bw, „Dienststellen im Ausland, TaktAusbWbZFlaRakLw USA, Historischer Rückblick.

⁷⁵⁴ BMVg FÜ L II 2 vom 31.03.1966.

⁷⁵⁵ BArch-MA, BL 1/14707, Tagebuch InspL vom 08.07.1966.

Ausbildung am Waffensystem HAWK. Jahrzehnte später folgte im Jahr 1987 schließlich die Ausbildung für das Waffensystem PATRIOT.

Die Verlegung und Indienststellung der Raketenschule der Luftwaffe in Fort Bliss stellte die Weichen für eine langjährige Zusammenarbeit mit den USA auf dem Gebiet der bodengebundenen Flugabwehr und später der Abwehr von ballistischen Flugkörpern und diente darüber hinaus der Integration in die Wertegemeinschaft der NATO. Nicht allein die Anwesenheit der Luftwaffen anderer NATO-Partner, sondern vielmehr die Einbindung von fliegenden Kampfverbänden, Fernmelde- und Führungseinrichtungen und besonders der Aufbau der „NATO Integrated Air Defense“ sorgten für eine enge Einbindung der Luftwaffe in die NATO.

Im Februar 2012 gab Verteidigungsminister Thomas de Maizière bekannt, dass die Luftwaffe ihr Ausbildungszentrum im US-amerikanischen Fort Bliss im Zuge der Bundeswehrreform schließen werde und dass die Ausbildung am PATRIOT-Waffensystem, bis auf verbleibende Anteile in Fort Sill/Oklahoma in das schleswig-holsteinische Husum umziehen werde.⁷⁵⁶ Hintergrund war die Umstrukturierung der Luftwaffe, die auch einen Abbau der gegenwärtig 24 Staffeln PATRIOT auf künftig nur noch 12 vorsieht. Zugleich wird aber weiter an dem bewährten PATRIOT-Waffensystem festgehalten, welches mittelfristig auch weiterhin der deutsche Beitrag zum NATO-Raketenabwehrschild für Europa sein wird.

Das Deutsche Luftwaffenkommando Beja / Portugal

Das Hauptabkommen zwischen Portugal und der Bundesrepublik Deutschland zur Nutzung des Luftwaffenstützpunktes Beja wurde am 16. Dezember 1960 abgeschlossen, um dort hauptsächlich Tiefflugausbildung zu betreiben. In einem Zusatzabkommen vom 16. Oktober 1962 vereinbarten beide Staaten, dass 2.094 deutsche Soldaten (davon 290 übeende Truppe) sowie 358 deutsche Zivilangestellte dort dauerhaft stationiert werden sollten. Zusätzlich sollten 1768 portugiesische Zivilangestellte beschäftigt werden.⁷⁵⁷ Am 16. Januar 1962 wurde zusätzlich ein Abkommen zwischen beiden Verteidigungsministern über die Instandsetzung von Luftfahrzeugen und Luftwaffengerät auf dem Flugplatz Beja und in Alverca, nahe Lissabon, geschlossen.⁷⁵⁸

Das Deutsche Luftwaffenkommando Beja wurde mit dem Aufstellungsbefehl Nr. 217 vom 9. April 1963 zunächst in Köln-Wahn aufgestellt. Wahn diente als Zwischenstandort bis zur Verlegung des Verbandes nach Portugal. Ein halbes Jahr später ordnete der Minister die Aufstellung der Luftwaffenbasis in Beja an.⁷⁵⁹ Anfang 1964 wurde die Dienststelle des Kommandeurs der Luftwaffenbasis Beja vorübergehend in die neu aufgestellte „Zentrale Deutsche Verbindungsstelle Portugal“ in Lissabon eingegliedert und ab 1. April 1964 auch dort untergebracht.⁷⁶⁰

In der weiteren Entwicklung beschäftigte den Führungsstab der Luftwaffe insbesondere, dass die im Hauptabkommen für Beja vorgesehene Tiefflugausbildung unzweckmäßig erschien und - so die Stabsabteilung Fü L II - schlicht abzulehnen sei. Zudem wurde die Aufnahme des Flugbetriebs durch den portugiesischen Arbeitsstab auf Ende 1965 verschoben. Zu diesem Zeitpunkt sollten auch die neu zu bauenden Truppenunterkünfte fertig sein.⁷⁶¹

Anfang 1965 machte das Referat Fü L II 3 eine Bestandsaufnahme über die Entwicklung des Aufbaus in Beja. Die angestrebte Aufnahme des Flugbetriebs bis Ende 1965 wurde demnach als nur

⁷⁵⁶ <http://www.tagesschau.de/inland/bundeswehr586.html> (21.03.2013).

⁷⁵⁷ BArch-MA, BL 1/893, BMVg Fü L III 3 an LwA vom 29.02.1964.

⁷⁵⁸ BArch-MA, BL 1/4497, BMVg VR II 4 an u.a. Fü L III vom 25.05.1965.

⁷⁵⁹ BArch-MA, BL 1/3498a, BMVg Fü L III 2 vom 09.04.1963 und VR I 1 vom 22.11.1963.

⁷⁶⁰ Ebd., VR I 1/VR III 1 / FüB IV 2 vom 02.01.1964 (Aufstellungsbefehl Nr. 72 für ZDVP).

⁷⁶¹ BArch-MA, BL 1/893, BMVg Fü L III 3 an LwA vom 29.02.1964.

sehr eingeschränkt möglich bewertet (u.a. Probleme mit dem Ausbau der Startbahn, fehlende Flugsicherungsanlagen, nicht hinreichende Unterkünfte und Wohnungen).

Nachdem jahrelang über den genauen Wortlaut eines Zusatzabkommens zur Nutzung von Beja zwischen Portugal und Deutschland verhandelt wurde, trat dieses schließlich am 24. März 1966 in Kraft.⁷⁶²

Das erste Luftwaffenkontingent sollte ab dem 1. August 1966 nach Beja verlegen. Der Stellvertreter des Inspektors der Luftwaffe wies in diesem zeitlichen Zusammenhang an, die Dienststelle als „Kommandeur Deutsches Luftwaffenkommando Beja“ zu bezeichnen.⁷⁶³

Anfang 1967 äußerte sich der Inspekteur der Luftwaffe kritisch zur Nutzung von Anlagen in Portugal. Er führte aus, dass Deutschland der einzige Partner sei, der bereits im Frieden an einer Nutzung interessiert sei. Dazu gehörten die Möglichkeiten von Schieß- und Wurfübungen und zum Tiefflug sowie eine gewisse Kapazität für die Instandsetzung von F-104G und TRANSALL C-160.⁷⁶⁴

Im August 1967 reiste der Inspekteur nach Portugal, um die in Bau befindlichen Anlagen in Alverca und Beja persönlich in Augenschein zu nehmen. Er kam danach zu dem Urteil, dass die Instandsetzungseinrichtungen nicht mehr benötigt werden. Eine vorübergehende Stationierung von F-104G hielt er weder für sinnvoll noch für möglich, da keine Schießplätze vorhanden seien und keine Verträge zur weiteren Nutzung bestünden. Aus seiner Sicht bestünden somit keine taktischen Argumente für eine Nutzung. Die Entscheidung über eine weitere Nutzung läge nun im politischen Bereich.⁷⁶⁵

Die politische Entscheidung fiel jedoch zu Gunsten eines Engagements in Portugal aus. So führte die Rüstungsabteilung in einer Besprechung mit dem Inspekteur der Luftwaffe am 5. Oktober 1967 aus, dass man zu Beginn der Überlegungen von Seiten des Wirtschafts- und Außenministeriums zu einer engen Zusammenarbeit gedrängt worden sei, was damals die Portugiesen „gerettet“ habe. Dies sei aber von den Portugiesen nie honoriert worden. Dennoch müsse Beja für den Verteidigungsfall bereitgehalten und sinnvoll genutzt werden. Der Inspekteur der Luftwaffe stimmte zu, dass der Flugplatz „für deutsches Personal anfliegbar“ gehalten werden müsse, betonte aber gleichzeitig, dass aufgrund eines fehlenden Schießplatzes kein Geschwader zu Übungen dorthin verlegen werde. Die Dauerstationierung sei ohnehin völlig indiskutabel. Sein Fazit war: „Das ganze Problem Portugal sei ein Ärger ohne Ende, die Luftwaffe werde auf eine Nutzung verzichten.“⁷⁶⁶ Zwei Wochen später bekräftigte er noch einmal, dass Beja für die Luftwaffe nicht mehr interessant sei. Da das Objekt jedoch aus politischen Gründen nicht aufgegeben werden könne, würde man es, falls erforderlich, mit einem Minimum an Kräften einsatzbereit halten. Später könne Beja dann für „Long Range Navigation“ genutzt werden.⁷⁶⁷

Die endgültige politische Entscheidung zur weiteren Nutzung der Anlagen in Portugal wurde schließlich am 3. November 1967 im Bundessicherheitsrat getroffen. Beja sollte fortan friedensmäßig weiter genutzt und in Alverca die „Triebwerksstraße“ fertig gestellt werden.

In den Jahren 1971 bis 1973 nutzte die Luftwaffe den Platz dann doch durchaus intensiv. So verlegten jährlich F-104G und G-91-Verbände mit jeweils 20 Flugzeugen und entsprechendem Personal für etwa vier bis sechs Monate zur Waffenausbildung unter Nutzung des Schießplatzes Alcochete. Dennoch blieb der geringe Stellenwert für die taktische Ausbildung bestehen, so dass

⁷⁶² BArch-MA, BL 1/4497, BMVg FÜ L III 1 an VR II 4 vom 23.09.1965.

⁷⁶³ BArch-MA, BL 1/3498a, BMVg Stv InspL / FÜ L II 3 an Gruppe Org vom 21.06.1966.

⁷⁶⁴ BArch-MA, BL 1/14707, BMVg Tagebuch InspL vom 11.01.1967.

⁷⁶⁵ Ebd., Tagebuch InspL vom 18.08.1967 (Ergebnisprotokoll über die Dienstreise InspL nach Alverca und Beja vom 13.-15.08.1967).

⁷⁶⁶ Ebd., Tagebuch InspL vom 05.10.1967.

⁷⁶⁷ Ebd., Tagebuch InspL vom 18.10.1967.

dem Chef des Kanzleramtes am 3. September 1973 berichtet wurde, dass die Luftwaffe Beja ab 1974 nicht mehr für die Waffenausbildung nutzen möchte, da kein taktisches Schießen möglich sei. Allerdings wollte die Luftwaffe Beja weiterhin als Drehscheibe für kurzfristige Verlegeübungen nutzen.⁷⁶⁸ Dieser Vorschlag an den Bundessicherheitsrat wurde damals maßgeblich durch FÜ L IV mitgestaltet.⁷⁶⁹

Die eigentliche operationelle Begründung, warum Beja für die Luftwaffe überhaupt noch interessant war, bezog sich auf den Verteidigungsfall. Die dann aus den USA zurückkommenden deutschen Luftfahrzeuge sowie die Luftfahrzeuge der USA, die in diesem Fall in Europa stationiert werden sollten, brauchten einen Zwischenstationierungsplatz. In Deutschland selber war zunächst kein Platz hierfür vorhanden.⁷⁷⁰

Im Jahr 1977 wurde der Führungsstab der Luftwaffe schließlich durch die politische Leitung des BMVg beauftragt, zu berichten, welche Nutzung für die Basis Beja anzubieten oder möglich wäre. Der Staatssekretär autorisierte die Luftwaffe, unverbindliche Orientierungsgespräche darüber mit den Portugiesen durchzuführen und auch Überlegungen zu einer Umschulungseinrichtung TORNADO anzustellen.⁷⁷¹

Letztlich diente das Kommando in Beja vornehmlich der taktischen Ausbildung der Flugzeugführer im Rahmen von Tiefflügen und Waffeneinsätzen mit den Waffensystemen F-104G, F-4F, RF-4E, G-91 und ALPHA JET.

Mit dem Organisationsbefehl Nr. 51/1979 vom 26. November 1979 erhielt das Kommando in Beja die Bezeichnung „Deutsches Luftwaffenübungsplatzkommando Beja“ (zu führen ab dem 1. Januar 1980). Zum 1. Oktober 1986 erfolgte eine weitere Umbenennung in „Taktisches Ausbildungskommando der Luftwaffe in Portugal“, welches schließlich im Rahmen der Luftwaffenstruktur 4 zum 31. März 1994 aufgelöst wurde. Damit einher ging auch die Entscheidung, die ALPHA Jet-Verbände der Luftwaffe aufzulösen.

Die „Air Weapons Training Installation“ in Decimomannu / Italien

Mit der Aufstellung einer - im Vergleich zu heute - großen Anzahl fliegender Kampfverbände der NATO in Europa sowie dem Wiederaufbau der italienischen Luftstreitkräfte und der deutschen Luftwaffe stiegen in den 1950er Jahre die Ausbildungserfordernisse im fliegerischen Bereich in Europa deutlich an.

Besonderer Bedarf bestand an einem Ausbildungs- und Übungszentrum, an dem zur Durchführung von Großübungen viele Kampfflugzeuge gleichzeitig stationiert werden konnten und in dessen unmittelbarer Nähe ausreichend dimensionierte Übungsräume für die Luft/Luft-Kampfausbildung sowie ein adäquates Schießplatzgebiet für die Luft/Boden-Schießausbildung vorhanden waren, ohne dass der Flugbetrieb die Lebensqualität der Bevölkerung beeinträchtigte. Zusätzliche Forderungen waren gute Wetterbedingungen und Lufträume, die außerhalb der verkehrsmäßig überlasteten zivilen Luftverkehrsströme in Mitteleuropa lagen.

Der durch die italienischen Luftstreitkräfte seit 1954 wieder betriebene Flugplatz Decimomannu auf Sardinien bot günstige Voraussetzungen, da er durch seine Lage am Rande Europas ausreichend dimensionierte und nahezu uneingeschränkte Luft/Luft-Übungsräume über dem Mittelmeer für zahlreiche Kampfflugzeuge bot.

⁷⁶⁸ BArch-MA, BL 1/14650, BMVg VR II 4 an Chef des Bundeskanzleramtes vom 03.09.1973 (Vorlage an den Bundessicherheitsrat zur Reduzierung der Vorhaben der Bundeswehr in Portugal).

⁷⁶⁹ Ebd., FÜ L IV 2 vom 06.09.1973, Sprechzettel für InspL.

⁷⁷⁰ Ebd., BMVg FÜ L IV 3 vom 25.01.1974, Sprechzettel für StS Fingerhuth.

⁷⁷¹ Ebd., Stv InspL vom 11.01.1977, Vermerk zur Nutzung Luftwaffenbasis Beja Portugal.

Mit dem Erwerb des unbewohnten Übungsgebiets der Halbinsel Capo Frasca zur Nutzung als Luft/Boden-Schießplatz für den Einsatz der Bordkanone und von un gelenkten Bomben wurden die Trainingsmöglichkeiten in Decimomannu erweitert.

Diese günstigen Rahmenbedingungen für den Übungsflugbetrieb gelten bis heute unverändert. In den dortigen Übungsgebieten über See kann bis in niedrige Höhen und in allen Geschwindigkeitsbereichen geflogen werden, der Einsatz der Bordkanone ist möglich, Infrarotscheinziele und Radartäuschkörper können eingesetzt werden und die Auswirkungen des verursachten Fluglärms über See halten sich auch bei größeren Übungen selbst im Überschallflug in Grenzen.

Der erste Partner der italienischen Luftstreitkräfte war die Royal Canadian Air Force, die im April 1957 ihren Ausbildungsfugbetrieb in Decimomannu aufnahm.

Nachdem auch die Luftwaffe ihr Interesse an den optimalen Trainingsbedingungen in Sardinien bekundet hatte, wurde am 16. Dezember 1959 ein trinationales Regierungsabkommen zwischen Italien, Kanada und Deutschland hinsichtlich Gründung, Betrieb, Instandhaltung und Finanzierung der „Air Weapons Training Installation“ (AWTI) auf dem Flugplatz Decimomannu unterzeichnet. Der große Vorteil für die deutschen Geschwader ist bis heute, dass die „AWTI“ mit einer kurzen Flugzeit für die Verlegung von den Heimatplätzen aus erreicht werden kann.

Die deutschen Interessen in der „Air Weapons Training Installation“ werden durch das Bundesministerium der Verteidigung wahrgenommen. Dazu traf sich mehrmals jährlich eine italienisch-deutsche Delegation auf ministerieller Ebene in Rom, um die Weiterentwicklung der Trainingseinrichtung, den gemeinsamen Haushalt, die Übungsplanung, die Infrastrukturmaßnahmen und weitere gemeinsame Vorhaben zu beschließen. Die Federführung dafür lag im Führungsstab der Luftwaffe beim Referat Fü L III 5. Der Leiter der deutschen Delegation war der Referatsleiter Fü L III 5, der durch weitere Referate des Bundesministeriums der Verteidigung unterstützt wurde.

Nach der Gründung der „Air Weapons Training Installation“ im Jahr 1959 wurde der Flugplatz Decimomannu kontinuierlich ausgebaut. Im Laufe des Jahres 1960 wurde das „Deutsche Luftwaffenübungsplatzkommando in Italien“ ins Leben gerufen. Das Kommando existiert bis heute, wenn auch in veränderter Struktur, mit deutlich weniger Personal und unter der Bezeichnung „Taktisches Ausbildungskommando der Luftwaffe in Italien“. Es ist das Verbindungsorgan zur internationalen Trainingseinrichtung und hat die Aufgabe, die aus Deutschland verlegenden fliegenden Verbände der Luftwaffe, ehemals auch der Marineflieger und der fliegenden Heeresverbände, aufzunehmen und zu versorgen. Das „Taktische Ausbildungskommando der Luftwaffe“ besteht aus ca. 100 Soldatinnen und Soldaten. Zusätzlich sind dort ca. 25 zivile deutsche Mitarbeiter sowie ca. 80 italienische Kräfte in der örtlichen Verwaltungsstelle beschäftigt.

Die erste Verlegung deutscher Luftfahrzeuge fand im September 1960 mit Kampfflugzeugen vom Typ F-84F THUNDERSTREAK statt. In den folgenden Jahrzehnten wurden sämtliche Kampfflugzeuge der Luftwaffe phasenweise nach Sardinien verlegt. 1986 war der letzte Einsatz eines deutschen F-104G STARFIGHTER in Decimomannu, im Jahr 2011 fand letztmalig eine Verlegung der F-4F PHANTOM statt.

Zu den drei Nationen, die die Gründungsvereinbarung 1959 unterzeichnet hatten, kamen im Laufe der 1960er Jahre die USA hinzu, die bis auf eine mehrjährige Unterbrechung während des Vietnam Krieges bis in die 1990er Jahre mit der US Air Force und der US Navy in der „Air Weapons Training Installation“ übten.

Die Royal Canadian Air Force war über zehn Jahre bis 1969 in Sardinien vertreten. Im Jahr 1970 verließ sie die internationale Trainingseinrichtung und den Standort Decimomannu. Stattdessen nahm die britische Royal Air Force den von der Royal Canadian Air Force geräumten Platz ein und wurde ab 1973 Mitglied der „Air Weapons Training Installation“.

Als wertvolle Weiterentwicklung für den Ausbildungsflugbetrieb wurde 1979 das ACMI-System (Air Combat Manoeuvring Instrumentation) eingeführt, das durch Datenübertragung die jeweilige Luftkampf-Situation in einer Bodenstation auf Displays sichtbar machen und zur späteren Auswertung speichern konnte, so dass eine sehr realistische und moderne Flugnachbesprechung und Luftkampfausbildung möglich wurden. Neben den beschriebenen guten Trainingsbedingungen wurde die Nutzung der Auswertemöglichkeiten des ACMI-Systems Hauptgrund für die Verlegungen der Luftwaffengeschwader nach Sardinien. Die mittlerweile deutlich weiterentwickelte A-ACMI (Autonomous Air Combat Manoeuvring Instrumentation) ist bis heute das Herzstück der Luftkampfausbildung. Die ACMI ist nicht Bestandteil der Trainingseinrichtung, sondern die Nutzung ist in einem gesonderten Vertrag geregelt, der auf deutscher Seite vom Führungsstab der Luftwaffe Fü L III 5 verhandelt wurde.

Im Laufe der Jahre erlebte der Stützpunkt einen ständigen Anstieg des Flugbetriebs und war über mehrere Jahre hinweg der militärische Flugplatz mit der höchsten Anzahl von Starts und Landungen in Europa. In den 1980er Jahren wurden im Schnitt etwa 450 Flugbewegungen täglich gezählt. Von der Gründung bis heute haben ca. 400 verschiedene Verbände aus 21 Nationen mit etwa 150 verschiedenen Luftfahrzeugtypen in die „Air Weapons Training Installation“ verlegt und über 2.500.000 Flugbewegungen durchgeführt. Da die Luftwaffe heute nicht mehr wie in der Vergangenheit permanent Kampfflugzeuge in Decimomannu stationiert hat, sondern die Verbände jährlich aus Deutschland nach dort verlegen, sind die im Durchschnitt pro Jahr geflogenen Flugstunden deutscher Verbände auf Sardinien in den letzten zehn Jahren auf ca. 2.000 gesunken.

Neben Deutschland hatten auch viele andere Nationen über Jahre hinweg ständig Luftfahrzeuge vor Ort stationiert; u.a. waren in den 1980er Jahren durchschnittlich sechs amerikanische Feinddarstellungsflugzeuge permanent auf dem Stützpunkt, die Taktiken und Luftkampftechniken von Luftstreitkräften des damaligen Warschauer Pakts simulierten.

Kampfflugzeuge des ehemaligen Warschauer Pakts wurden erstmalig 1991 - nach der deutschen Wiedervereinigung - nach Decimomannu verlegt, als die MiG-29 der Luftwaffe zum ersten Mal am Übungsflugbetrieb teilnahmen.

Mit dem Ende des Kalten Krieges und der Auflösung eines großen Teils der fliegenden Kampfverbände in Europa verließen zunächst 1991 die USA und später 1998 die Royal Air Force den Stützpunkt Decimomannu.

Seit 1998 ist die „Air Weapons Training Installation“ nur noch eine bilaterale italienisch-deutsche Ausbildungseinrichtung mit ca. 600 überwiegend italienischen Dienstposten, in der die entstehenden Kosten jeweils hälftig geteilt werden. Die bilaterale Nutzung der Trainingseinrichtung wurde jeweils in einem für mehrere Jahre gültigen Vertrag geregelt, in dem das Bundesministerium der Verteidigung wiederum federführend durch den Führungsstab der Luftwaffe Fü L III 5 unter Beteiligung weiterer Referate des Ministeriums die deutsche Position verhandelte.

Die Trainingspartner anderer Nationen verlegen regelmäßig zu gemeinsamen Übungen nach Decimomannu. Teilweise beteiligen sich auch Luftstreitkräfte von nicht zur NATO gehörenden Nationen am Flugbetrieb, wie z.B. die Israelischen Luftstreitkräfte oder die Schweizer Luftwaffe.

Zudem ist der Standort Decimomannu den Offizieren der Luftwaffe bestens bekannt, da sie im Rahmen ihrer Offiziersausbildung dort am Lehrgang „Einweisung Überleben auf See“ teilgenommen haben.

Nach mehr als 50 Jahren erfolgreicher gemeinsamer italienisch-deutscher Kooperation ist die „Air Weapons Training Installation“ eine Erfolgsgeschichte der multinationalen Zusammenarbeit. Die Bedeutung und der hohe Stellenwert der Trainingseinrichtung für die italienisch-deutsche Zusammenarbeit kamen bei der Jubiläumsveranstaltung zur 50-Jahr-Feier im September 2009 durch die Anwesenheit der beiden Staatssekretäre Wolf und Cossiga zum Ausdruck. Das 50-

jährige Bestehen eines Vertragswerkes zwischen NATO-Partnern ist militärpolitisch von großer Bedeutung und Ausdruck einer besonders engen Partnerschaft einerseits der beiden Nationen und andererseits des Führungsstabs der Luftwaffe mit dem italienischen Verteidigungsministerium.

Nach dieser langjährigen Kooperation beabsichtigt das Kommando Luftwaffe in Fortführung der bisherigen Zuständigkeiten des Führungsstabs der Luftwaffe und mit Blick auf die zunehmenden Einschränkungen im Inland, auch in Zukunft die guten Übungsmöglichkeiten über dem Mittelmeer zu nutzen. Dazu hat Deutschland in den letzten Jahren neben seiner regulären finanziellen Beteiligung am Flugplatz Decimomannu umfangreich in den Aufbau der Infrastruktur zum Betrieb des EUROFIGHTER investiert und im Jahr 2009 ein IT-Leitungsnetz für dieses moderne Waffensystem in Decimomannu installiert. Damit wird die „Air Weapons Training Installation“ auch in Zukunft eine wertvolle Stütze der fliegerischen Ausbildung in der Luftwaffe sein.

Das „Taktische Ausbildungskommando der Luftwaffe in Kanada“

Wesentliche Elemente der taktischen Verbandsausbildung aller Jagd- und Jagdbombenverbände der deutschen Luftwaffe und der Marineflieger-Verbände sowie der Transportfliegerverbände der Luftwaffe wurden für die Dauer von 25 Jahren in Goose Bay/Kanada durchgeführt. Über mehr als zwei Jahrzehnte fand dort eine Hochwertausbildung unter der Leitung des ständigen „Taktischen Ausbildungskommandos der Luftwaffe in Kanada“ statt.

Schwerpunkte waren vor allem der Tiefflug in sehr niedrigen Höhen und Verfahren im Rahmen von taktischer Verbandsausbildung in unterschiedlichen Formationen bei jedem Wetter, Tag und Nacht sowie gemeinsam mit Kampfflugzeugen der Luftstreitkräfte von Großbritannien, Kanada, Italien, den Niederlanden und den Vereinigten Staaten von Amerika.

Goose Bay und Labrador insgesamt boten ideale Bedingungen für fliegerische Übungseinsätze durch die Verfügbarkeit von riesigen Lufträumen (130.000 Quadratkilometer) über fast unbesiedeltem Gebiet.

Die deutsche Präsenz in Goose Bay begann im Jahr 1980. Zu jener Zeit suchte die Luftwaffe nach örtlichen Alternativen für die taktische Tiefflugausbildung, nachdem sich in Deutschland erhebliche öffentliche Widerstände gegen Tiefflüge über Land entwickelt hatten. Die ersten beiden Verlegungen von Kontingenten nach Goose Bay erfolgten 1980 mit den Waffensystemen F-4F und RF-4E PHANTOM. Im darauf folgenden Jahr 1981 wurde mit diesen Flugzeugtypen die erste „non-stop“ Atlantiküberquerung mit Luft/Luft-Betankung durchgeführt.

Später folgten das Waffensystem ALPHA JET, das jedoch, ähnlich wie später die deutschen MiG-29 und TRANSALL C-160, über keine Luftbetankungsfähigkeit verfügte, und deshalb die Verlegeroute über England, Island und Grönland über den Atlantik wählen musste. Das Waffensystem TORNADO wiederum konnte je nach Bedarf über Luft/Luft-Betankung oder „Island hopping“ nach Goose Bay verlegt werden.

Zeitgleich mit dem Inkrafttreten des ersten Memorandum of Understanding (MoU), geplant mit einer Laufzeit von zehn Jahren, wurde das Taktische Ausbildungskommando der Luftwaffe in Goose Bay/Kanada 1986 als „Ständiges Kommando“ eingerichtet. Für mehrere Jahre wurde der taktische Flugbetrieb durch eine UH-1D Such- und Rettungsstaffel der Luftwaffe unterstützt, bis diese Aufgabe von der kanadischen Luftwaffe übernommen wurde. 1989 wurden das Deutsche Haus und das Deutsche Camp fertig gestellt. Die zwischenzeitlich überall bekannt gewordene und technisch beachtenswerte „Flugzeughalle Nr. 5“ wurde im Jahr 1990 zur Nutzung freigegeben.

Die Anzahl der jährlichen Einsätze deutscher Luftfahrzeuge wuchs stetig und erreichte 1991 bereits die Zahl von 4.400. Der zur Verfügung gestellte Luftraum in Labrador war durch seine große Ausdehnung und die zu befliegende Topographie einzigartig für die fliegenden Besatzungen.

Wegen der dünnen Besiedlung konnten die Übungsflüge bis auf 100 ft über Grund (ca. 30 Meter) durchgeführt werden. Nachdem damals in Deutschland grundsätzlich Tiefflug in Höhen von mindestens 500 ft über Grund (ca. 180 Meter) stattfand und nur in speziell ausgewiesenen Gebieten und zeitlich begrenzt in einer Höhe von mindestens 250 ft über Grund (ca. 80 Meter) geflogen werden durfte, bedeutete es eine große Herausforderung für die fliegenden Besatzungen, noch näher am Boden mit hohen Geschwindigkeiten zu manövrieren. Aus diesem Grunde mussten alle Besatzungen ein sogenanntes „step down program“ durchlaufen, bevor für sie alle taktischen Manöver im Tiefstflug „freigegeben“ wurden. Die fliegenden Besatzungen des TORNADO konnten vor allem bei schlechtem Wetter und bei Nacht an die Grenzen des eingebauten vollautomatischen Flugsteuerungssystems unter Nutzung des Gelände-Folge-Radars herangeführt werden, aber vor allen Dingen Vertrauen in das System gewinnen.

Wegen der damals begrenzten technischen und operationellen Möglichkeiten ging man bis in die 1990er Jahre davon aus, dass man im Ernstfall „tief und schnell“ jeder Art von gegnerischer Luftverteidigung ausweichen könnte.

Im Jahr 1996 wurde das zweite Memorandum of Understanding, ebenfalls mit einer Laufzeit von 10 Jahren, für die Nutzung von Goose Bay unterzeichnet. Erst mit der Einführung verbesserter Jagdflugzeuge mit „Look down and Shoot down“ Fähigkeiten sowie einer Radarüberwachung von Flugzeugen aus (z.B. AWACS) beginnend in den 1990er Jahren, musste nach anderen durchsetzungsfähigen operationellen Flugprofilen gesucht werden. Nun konnten die kampfwertgesteigerten F-4F PHANTOM mit ihren neuen Pulsdoppler Radargeräten und den neu beschafften Luft/Luft-Lenkflugkörpern vom Typ AMRAAM von der Höhe aus und mit entsprechender Distanz die Bekämpfung von Flugzielen einleiten.

Die TORNADO der Jagdbomberverbände der Luftwaffe wurden ebenfalls mehrmals kampfwertgesteigert und u. a. mit Präzisionsbewaffnung ausgestattet, die eine Bekämpfung von Bodenzielen aus mittleren Höhen ermöglichte und einen direkten Überflug des Zielgebietes nicht mehr erforderte. Für ein adäquates Üben dieser Luft-Boden-Einsätze wurden spezielle Zielräume auf den Luft/Boden-Schießplätzen in Labrador eingerichtet.

Zusätzlich zu den fliegerischen Übungseinsätzen wurden in und von Goose Bay aus weitere Übungsvorhaben der Spezialkräfte, „Combat Search and Rescue“, arktisches Überleben und Fliegerleitoffizierlehrgänge durchgeführt. Die Spezialkräfte der Bundeswehr (KSK) führen bis zum heutigen Tag ihre Winterkampfausbildung in Goose Bay durch. Darüber hinaus wurden grundsätzlich alle Geschwaderkontingente, die an einer Hochwertübung auf dem nordamerikanischen Kontinent (z.B. Red Flag oder Maple Flag) teilnahmen, über Goose Bay als Zwischenlandeplatz verlegt bzw. in Goose Bay auf den Tiefstflug vorbereitet.

Im Verlauf von insgesamt 25 Jahren haben ca. 80.000 Geschwaderangehörige der Luftwaffe in ca. 250 Verlegekommandos Goose Bay erlebt. Besondere Erwähnung verdient die freundliche und herzliche Aufnahme der Angehörigen des deutschen Kommandos vor Ort durch die Einwohner von Happy Valley-Goose Bay sowie das hervorragende soziale Engagement aller Geschwaderkommandos in Goose Bay. Im Jahr 2006 wurde das Taktische Ausbildungskommando der Luftwaffe in Kanada im Rahmen struktureller Veränderungen aufgelöst.

7.4 Innere Führung und Tradition

7.4.1 Das Bild des Offiziers und des Unteroffiziers in der Luftwaffe

Am 23. Dezember 1969 hatte der Inspekteur der Luftwaffe, Generalleutnant Steinhoff, die Weisung „Der Offizier in der Luftwaffe“ erlassen. Zweck dieser Weisung war, „die Stellung des Offiziers in der Gesellschaft“ zu zeigen und „richtungsweisend die Verwendungsbereiche und die Forderungen, die an den Luftwaffenoffizier zu stellen sind“ zu bestimmen⁷⁷².

Absicht des Inspektors war damals, ein neues „Vorstellungsbild des Offiziers“ in der Luftwaffe zu entwickeln. Dies war aus seiner Sicht notwendig, weil das Selbstverständnis des Offiziers den Gegebenheiten des technischen Fortschritts und der „veränderten Struktur der Gesellschaft“ Rechnung tragen müsse. Zudem ging es ihm auch um einen Impuls, das Offizierbild in der Bundeswehr insgesamt neu zu gestalten. Die wesentlichen Aussagen der Weisung waren:

- das Bekenntnis zu einer pluralistischen Gesellschaft,
- die zunehmende Spezialisierung des Offizierberufes verlangt eine Abkehr vom „Generalisten“,
- ein explizites Bekenntnis zum Primat der Politik,
- die Forderung nach einem kritischen Traditions- und Geschichtsbewusstsein,
- die Feststellung, dass zivile Entsprechungen in den militärischen Aufgaben immer deutlicher hervortreten, aber auch die Verpflichtung besteht „den Staat unter vollem Einsatz zu schützen und zu verteidigen“,⁷⁷³
- die offene Leistungsgesellschaft hört nicht am Kasernentor auf,
- die Pflicht, „politisch mitzudenken“,
- die Aufforderung zu „hervorragenden Leistungen, Gelassenheit und selbstverständlichem Einordnen in die Gesellschaft“ anstatt immer die Frage zu stellen, ob „ich als Angehöriger dieses Berufes gebührend anerkannt [werde]“.

Damit war der Tenor des Inhaltes und die Zielsetzung ein typisches Zeitdokument, das Modernisierungsbestrebungen in der Gesellschaft aufgriff und ganz im Sinne der Inneren Führung die Streitkräfte in die Gesellschaft zu integrieren versuchte. Die Weisung des Inspektors der Luftwaffe stellte damit einen klaren Gegenentwurf zu anderen wichtigen Positionen in der damals geführten Diskussion um das Selbstverständnis des Soldaten der Bundeswehr dar. Gemeint ist hierbei insbesondere die als „Schnez - Studie“ im Dezember 1969 bekannt gewordene Forderung des Inspektors des Heeres nach einem „sui-generis“ - Verständnis des Soldatenberufes und einer vehementen Infragestellung der gültigen Prinzipien der Inneren Führung,⁷⁷⁴

Mit der Weisung „Der Offizier in der Luftwaffe“ hat sich die Luftwaffe in den Auseinandersetzungen zwischen „Traditionalisten“ und „Reformern“ klar für die Position der „Reformer“ entschieden. Eigentlich selbstverständlich, wenn das Menschenbild des Grundgesetzes und die daraus abgeleiteten Prinzipien der Inneren Führung nicht in Frage gestellt werden sollten.

Die in der Weisung von 1969 enthaltenen Vorstellungen von einem Bild des Offiziers in der Luftwaffe mit den an ihn gestellten Forderungen, den Fähigkeiten und Eigenschaften und der nach Fach- und Führungsverwendungen differenzierten Betrachtungsweise führten in der

⁷⁷² BMVg FÜ L II 4 - Az 16-05-10 vom 23.12.1969.

⁷⁷³ Vgl. § 7 Soldatengesetz.

⁷⁷⁴ InspH, Generalleutnant Schnez, beauftragte eine Studie „Gedanken zur Verbesserung der inneren Ordnung des Heeres“; sie wurde als Manifest einer traditionsfixierten Offiziergeneration wahrgenommen, die den gesellschaftlichen Wandel in der Bundesrepublik Deutschland und die Prinzipien der Inneren Führung weitgehend ablehnte.

damaligen Zeit zu dem Begriff „Manager in Uniform“. Er wurde in der Nachwuchswerbung seit Anfang der 1970er Jahre gebraucht (u.a. auf Plakaten). Noch heute wird der Offizier in der Werbung auch als Manager beschrieben.

Am 4. August 1970 erließ der Inspekteur der Luftwaffe ergänzend die Weisung „Der Unteroffizier in der Luftwaffe“.⁷⁷⁵ Die Begründung für die Herausgabe ist identisch mit dem Erlass für das Bild des Offiziers. In der Beschreibung der Verwendungsbereiche erfolgte eine Einteilung in Unteroffiziere mit truppendienstlichen Fachaufgaben und technisch-betrieblichen Fachaufgaben.

Am 18. Dezember 1970 folgte eine Zusammenfassung der bisherigen Weisungen zum Bild des Offiziers/Unteroffiziers zum Leitbild „Soldat in der Luftwaffe“⁷⁷⁶ Es erfasste nun auch die Laufbahngruppe der Mannschaften.

1984 erteilte der Inspekteur der Luftwaffe, Generalleutnant Eimler, die Weisung, den Erlass „Der Offizier in der Luftwaffe“ von 1969 zu überarbeiten. Er ging davon aus, dass dieser Erlass nicht mehr zeitgemäß wäre und nicht mehr den veränderten Gegebenheiten entspräche. Die klare Trennung von Führungs- und Fachaufgaben für Offiziere wäre zudem nicht mehr gerechtfertigt.⁷⁷⁷

Durch die bisherigen Aussagen hinsichtlich der Einbindung in die Gesellschaft und des Primats der Politik, der Einbindung der Luftwaffe in die NATO würde (so 1984 der Inspekteur der Luftwaffe) die Differenzierung in Fach- und Führungsverwendungen relativiert. Es würde wieder mehr der „Generalist“ gefordert, der Offizier sollte wieder mehr Führer und Erzieher sein. Zudem würde auch die Forderung nach einer Auseinandersetzung mit den sittlichen und geistigen Grundlagen des Berufs erhoben und deutlich die politische Mitverantwortung „am Überleben und der Existenz unserer Gesellschaft“ herausgestellt.

Allerdings ist dieser Neuanfang des Bildes des Offiziers der Luftwaffe nie erlassen worden. Am 24. August 1984 teilte der Inspekteur der Luftwaffe dem Verteidigungsminister mit, dass er zwar die Notwendigkeit für ein neues Bild des Offiziers sähe, aber die dazu entworfene Weisung nicht herausgeben wolle. Er forderte den Minister vielmehr auf, erst ein übergreifendes Bild des Soldaten und insbesondere des Offiziers für alle Teilstreitkräfte zu erstellen. Nur so könne das „Führerkorps einer Armee für einen langen Zeitabschnitt geprägt werden“.

Diese Einstellung hat sich bis heute gehalten. Trotz mehrerer Impulse durch den Generalinspekteur der Bundeswehr ist es nicht zur Herausgabe eines übergreifenden „Bild des Soldaten“ gekommen und deshalb auch nicht zu einer Fortschreibung der Weisung des Inspektors der Luftwaffe „Der Offizier in der Luftwaffe“ von 1969.

Das Heer hatte die Weisung „Anforderungen an den Offizier des Heeres“ im Jahr 1994 und die Marine die „Forderungen an den Offizier des Truppendienstes der Marine“ 1995 herausgegeben, die aber beide keine „Offizierbilder“ im klassischen Sinne sind.

Am 23. Juli 2002 beauftragte der Inspekteur der Luftwaffe, Generalleutnant Back, schließlich eine Arbeitsgruppe damit, ein Leitbild „Team Luftwaffe“ zu entwerfen. Leitbilder hatten in dieser Zeit Hochkonjunktur: auch ein Ausfluss des beginnenden Controlling - Prozesses in der Bundeswehr.

⁷⁷⁵ BMVg InspL vom 04.08.1970.

⁷⁷⁶ BMVg InspL vom 18.12.1970.

⁷⁷⁷ BMVg InspL / FÜ L I 1 - Az 16-05-10.



Abb.: Deckblatt des Leitbildes „Team Luftwaffe“

Dieses Leitbild wurde in vier Workshops unter Beteiligung des nationalen Lehrgangs Generalstabs/Admiralstabsausbildung 2001, je eines Lehrgangs für künftige Kommandeure und Einheitsführer der Offizierschule der Luftwaffe und des Lehrganges für Berufsunteroffiziere der Unteroffizierschule der Luftwaffe entwickelt.⁷⁷⁸ Auch die Teilnehmer einer Kommandeur A-Tagung im April 2003 befassten sich ausführlich mit dem Thema, bevor das Leitbild im Führungsstab der Luftwaffe durch den „Beauftragten des Inspektors der Luftwaffe für personellen Handlungsbedarf“⁷⁷⁹ den letzten Schliff bekam. Mit der Einbindung möglichst vieler Angehörigen der Luftwaffe verfolgte der Inspekteur das Ziel, dass das Leitbild Konsens findet und Betroffene zu Beteiligten gemacht werden.

In seinem Tagesbefehl vom 1. August 2003 begründete der Inspekteur den Erlass des Leitbildes für die Luftwaffe mit den tiefgreifenden Veränderungen in den Streitkräften und besonderen Herausforderungen, die mit der Reform der Bundeswehr und deren Weiterentwicklung verbunden wären.

Mit dem Lob für das Engagement der angesprochenen Luftwaffenangehörigen, das wesentlich zum guten Ruf der Luftwaffe beigetragen hätte, verknüpfte er einen Appell an das Team Luftwaffe:

„Sie prägen unser Team Luftwaffe“ und: „Mir kommt es darauf an, das Selbstverständnis unserer Luftwaffe zu verdeutlichen, Grundlagen und Rahmen unseres

⁷⁷⁸ Ergebnisse der Arbeitsgruppe „Leitbild Luftwaffe“ unter Leitung Kdr USLw, Oberst Schreiner, vom 09.12.2002, vorgetragen bei der Kommandeur A-Tagung am 10./11.04.2003 in Köln-Wahn.

⁷⁷⁹ BMVg FÜ I I „Beauftragter des InspL für personellen Handlungsbedarf“, Aktenvermerk vom 02.06.2003.

Handelns als Luftwaffenangehörigen deutlich zu machen und eine klare Orientierung vorzugeben.“⁷⁸⁰

Das bis heute geltende Leitbild betont besonders die Zusammengehörigkeit im Team Luftwaffe. Die zentralen Begriffe „Leitbild“, „Leitlinien“ und „Verhaltenskodex“ beschreiben das Grundverständnis der Luftwaffe, ausgehend vom gemeinsamen Auftrag und unter Ausrichtung auf ihre spezifischen Merkmale und Verpflichtungen. Der Verhaltenskodex richtet sich an jede Luftwaffensoldatin und jeden Luftwaffensoldaten.⁷⁸¹



Abb.: Leitbild „Team Luftwaffe“ im Eingangsbereich des Gebäudes 650 auf der Bonner Hardthöhe

Das Leitbild wurde auch im IntranetBw eingestellt und zusätzlich als Druckversion bis auf Einheitsebene verteilt. Den Eingangsbereich des Gebäudes 650 auf der Bonner Hardthöhe, in dem der Führungsstab der Luftwaffe zuletzt untergebracht war, zierte bis zum 30.09.2012 ein vergrößertes plakatives Exemplar dieses Leitbilds, das hin und wieder auch interne Diskussionen auslöste.

7.4.2 Die Weisung „Erziehung in der Luftwaffe“ - Zielvorgaben für ein gemeinsames Berufs- und Dienstverständnis in der Luftwaffe

Im Intranet Portal Luftwaffe findet sich unter „Erziehung in der Luftwaffe“ eine Verlinkung zum „Aufgabenverbund Erziehung“; einer Einrichtung in der Luftwaffe, die es so in den anderen Teilstreitkräften nicht gibt. Sie verdankt ihre Existenz der Auseinandersetzung um das berufliche Selbstverständnis der Angehörigen der Luftwaffe ab dem Jahr 1990 mit seinen tiefgreifenden politischen Veränderungen. Grundlage für die Einrichtung des „Aufgabenverbundes Erziehung“ ist die Weisung für die Luftwaffe Nr. 1101 „Erziehung in der Luftwaffe“.⁷⁸²

⁷⁸⁰ Tagesbefehl InspL vom 1. August 2003.

⁷⁸¹ Vgl. „Leitbild Team Luftwaffe“ von 2003.

⁷⁸² BMVg Inspekteur der Luftwaffe / Fü L I 1 - Az 32-01-01 vom 12. Mai 2000, Weisung für die Luftwaffe Nr. 1101 „Erziehung in der Luftwaffe“.

Diese Hinführung in den von allen Soldatinnen und Soldaten nutzbaren Medien auf die Weisung Nr. 1101 „Erziehung in der Luftwaffe“ dokumentiert, dass es sich hier um ein besonderes „Markenzeichen“ der Führungskultur in der Luftwaffe handelt.

Die Weisung für die Luftwaffe 1101 legt die Zielvorgaben und das Erziehungsverständnis für die Erziehungsarbeit in der Luftwaffe fest. Mit dieser Weisung wird der Erziehungsauftrag des Vorgesetzten umfassend beschrieben. Die darin dargelegten Erziehungsziele beschreiben ein Persönlichkeitsbild, das jeder Luftwaffensoldat und jede Luftwaffensoldatin entwickeln und verstärken soll.

Der Ursprung der Weisung reicht in die Zeit um 1990 zurück. Schon vor der Wiedervereinigung Deutschlands nahm die Diskussion um den Stellenwert der Erziehung in Ausbildung und Einsatz ständig zu. Mit den politischen Umbrüchen der damaligen Zeit, der dadurch notwendigen Neuausrichtung und dem sich abzeichnenden erweiterten Aufgabenspektrum der Bundeswehr erreichte sie ihren Höhepunkt. Verschiedene, zum Teil empirisch gewonnene Erkenntnisse, wiesen auf erkennbare Mängel in der Grundeinstellung zum Beruf des Soldaten hin:

- Erkenntnisse des Beauftragten für Erziehung und Ausbildung beim Generalinspekteur der Bundeswehr,
- Erfahrungen aus der Ausbildung der Soldaten aus dem beigetretenen Teil Deutschlands,
- Jahresbericht des Wehrbeauftragten von 1991 oder der
- Bericht der Kommission für die künftigen Aufgaben der Bundeswehr („Jacobsen-Kommission“) vom 24. September 1991.

Daraus wuchs die Einsicht, dass vom Vorgesetzten seit Bestehen der Bundeswehr zwar „Führen, Ausbilden und Erziehen“ verlangt, aber in keinem offiziellen Dokument erklärt wurde, was unter „Erziehung“ zu verstehen war. Dies war einer der Gründe dafür, dass der Generalinspekteur der Bundeswehr das Thema aufgriff. Es gab erste Überlegungen zur Neufassung der Zentralen Dienstvorschrift (ZDv) 10/1 „Innere Führung“ u.a. mit dem Ziel, ein Kapitel „Erziehung“ in diese Vorschrift aufzunehmen. Ein vorläufiger Abschluss mit einem Auftrag an alle Kommandeure, sich mit dem Thema auseinanderzusetzen, erfolgte durch das „Signal von Leipzig“ des Generalinspektors der Bundeswehr, General Klaus Naumann, bei der 33. Kommandeurtagung der Bundeswehr am 14. Mai 1992. Dabei nahm er auch direkt Bezug zu öffentlichen Äußerungen von Angehörigen des Jagdbombergeschwaders 43 in Zusammenhang mit dem „Allied Mobile Force“ (AMF)-Einsatz⁷⁸³ aus Anlass des Golfkrieges Anfang 1991; für ihn ein Indiz dafür, ein neues Selbstverständnis und ein neues Bild des Soldaten zu fordern. Aus Sicht des Inspektors der Luftwaffe und seines Führungsstabes stand das Thema aber schon länger auf der Agenda. Wichtige Erkenntnisse dazu lieferten:

- Die Ausbildungskonferenz in der Luftwaffe im Jahr 1989,
- die Tagung der Lehrgruppenkommandeure der Schulen der Luftwaffe im Juli 1990, an der auch der Führungsstab der Streitkräfte Fü S I 6 teilnahm, weil das Ausbildungsreferat beim Generalinspekteur der Bundeswehr den Führungsstab der Luftwaffe gebeten hatte, der Frage nach „Erziehung in den Streitkräften“ in Pilotfunktion nachzugehen.
- Der Inspizierungsbericht Nr. 1/89 zu „Menschenführung in der Luftwaffe“, erstellt vom „General Inspizierungen und Prüfwesen der Luftwaffe“ im Luftwaffenamt mit folgender zusammenfassenden Bewertung und Empfehlung:

„Der ‚Blaue Brief 2/88‘ des Inspektors der Luftwaffe - Menschenführung in der Luftwaffe - hat sein Ziel, bei Kommandeuren und Einheitsführern in der Luftwaffe die Bedeutung einer zeitgemäßen und glaubwürdigen Menschenführung nachhaltig ins Bewusstsein zurückzurufen, nicht erreicht [...] Dem Thema

⁷⁸³ Operation „ACE Guard“ vom 03.01. bis 08.03.1991 in der Türkei, beteiligt waren JaboG 43 und FlaRakGrp 43.

„Menschenführung in der Praxis‘ sollte in der Aus- und Weiterbildung in der Truppe sowie in den Bildungseinrichtungen der Luftwaffe ein noch höherer Stellenwert eingeräumt werden.“

- Klausurtagungen „Innere Lage der Luftwaffe“ (1. August 1990 und 14. November 1990) mit den Kommandierenden Generalen und dem Amtschef des Luftwaffenamtes sowie allen Divisionskommandeuren der Luftwaffe.

Die aus diesen Erkenntnissen resultierende Maßnahme der Luftwaffenführung war am 31. Januar 1991 der Auftrag des Inspektors der Luftwaffe an die Kommandierenden Generale und den Amtschef des Luftwaffenamtes zur Untersuchung von Möglichkeiten zur Intensivierung der Erziehung. Diese Untersuchung wurde dann durch eine Arbeitsgruppe unter Leitung des Chef des Stabes Luftwaffenausbildungskommando, Oberst i.G. Nissen, durchgeführt. Er hatte schon im Juli 1990 einen Aufsatz zum Thema „Erziehung in der lehrgangsgebundenen Ausbildung“ verfasst. Seine Absicht war, „sich vermehrt der Vermittlung affektiver Lernziele zuzuwenden“ und den Auftrag von Streitkräften „nicht als reine Managementaufgabe“ zu begreifen.

Die teilweise kritischen öffentlichen Äußerungen von Teilnehmern am AMF-Einsatz in der Türkei im Zusammenhang mit dem Golfkrieg⁷⁸⁴ hatten für den Inspekteur der Luftwaffe hinsichtlich der Einstellung von Soldaten zu ihrem Beruf eine ganz besondere Bedeutung.

Zu diesem Thema fertigte der Führungsstab der Luftwaffe Fü L I 3 am 5. März 1991 eine Vortragsnotiz zur „Motivationslage von Luftwaffensoldaten im Zusammenhang mit AMF-Einsätzen aus Anlass des Golfkrieges“ und kam dabei zu folgender Bewertung:

„Die Innere Lage der Luftwaffe muss jetzt verbessert werden,[es] müssen zusätzliche Impulse in Ausbildung und Erziehung gegeben werden.“⁷⁸⁵

Darüber hinaus wurde am 7. März 1991 eine Sprechunterlage für den Stabsabteilungsleiter Fü L I zur Generalstagung der Luftwaffe I/91 erstellt. Unter Folgerungen/Maßnahmen wurde hierzu ausgeführt:

„MeFü [Menschenführung] in der Luftwaffe verbessern u.a. durch Bild des Offiziers und ‚Erziehung‘ als lebenslang andauernden Prozess begreifen. Unser Ziel muss es sein, eine einsatzfähige und attraktive Luftwaffe zu haben - eine Luftwaffe, die Stolz vermittelt und Anerkennung erfährt.“

In der Folge der 1990 durchgeführten Klausurtagungen „Innere Lage der Luftwaffe“ wurde dieses Thema am 18. Februar 1992 mit einem Schreiben des Inspektors der Luftwaffe an die Kommandierenden Generale und den Amtschef des Luftwaffenamtes zur Inneren Lage der Luftwaffe zunächst einmal abgeschlossen; darin hieß es:

„Unsere gemeinsamen Anstrengungen zur Verbesserung der inneren Lage der Luftwaffe haben die Truppe erreicht. ...Viele unserer Erkenntnisse sind umgesetzt und gemeinsame Überzeugungen sind inzwischen in die Erlassfassung der neuen ZDv 10/1 ‚Innere Führung‘ eingeflossen.“⁷⁸⁶

Die Antworten der Kommandierenden Generale und des Amtschefs des Luftwaffenamtes ließen dann auch nicht lange auf sich warten. Am 13. Juli 1992 erfolgte die Meldung an den Inspekteur der Luftwaffe:

„Die Kommandeure haben die neue Auftragslage verinnerlicht.“⁷⁸⁷

⁷⁸⁴ Vgl. Generalinspekteur der Bundeswehr unter dem Stichwort „Signal von Leipzig“.

⁷⁸⁵ BMVg Fü L I 3 - Az 35-04-00 vom 05.03.1991, Vortragsnotiz an InspL.

⁷⁸⁶ InspL vom 18.02.1992.

⁷⁸⁷ Amtschef LwA vom 13.07.1992.

Das Ergebnis der „Arbeitsgruppe Erziehung“ wurde am 12. März 1992 als Entwurf für ein Konzept „Erziehung in der Luftwaffe“ vorgelegt. In der Arbeitsgruppe waren alle Bereiche der Luftwaffe vertreten, die Arbeitsergebnisse wurden durch die breite Beteiligung in der Truppe diskutiert um damit eine luftwaffenweite Wirkung des Konzepts zu erreichen.

Die Arbeiten zum Thema „Erziehung“ gingen danach zügig weiter. Am 10. April 1992 hat der Luftwaffenrat den von der Arbeitsgruppe erarbeiteten Entwurf gebilligt. Absicht war es, unabhängig von den Maßnahmen des Generalinspektors der Bundeswehr zu handeln und eine entsprechende Weisung für die Luftwaffe herauszugeben. Dennoch versuchte der Führungsstab der Streitkräfte Fü S I 6 eine teilstreitkraftübergreifende Lösung zustande zu bringen. Die Aktivitäten des Führungsstabs der Luftwaffe waren von dort auch immer als Pilotprojekt verstanden worden. Am 17. September 1992 verteilte deshalb Fü S I 6 den Konzeptentwurf der Luftwaffe an die anderen Führungsstäbe der Teilstreitkräfte mit der Bitte um Stellungnahme. Ziel des Führungsstabs der Streitkräfte war, „eine Brücke zwischen der TKBA Ausbildung [mit einer Definition von ‚Erziehung in den Streitkräften‘] und der ZDv 10/1 [Einfügung eines Kapitels ‚Erziehung‘] zu schlagen, die Vorgaben des GenInspBw [‚Leipziger Signal‘] darin umzusetzen, dabei jedoch die Auffassungen der Fü TSK so zu berücksichtigen, dass Anfang 1993 eine für die Streitkräfte verbindliche Grundlage zum Thema Erziehung herausgegeben werden kann.“⁷⁸⁸

Dieser angestrebte Teilstreitkraftübergreifende Ansatz kam aber nicht zustande:

- Der Führungsstab des Heeres forderte eine Grundsatzweisung des Führungsstabs der Streitkräfte, aus der sich vor allem die Legitimation von Erziehung in der Bundeswehr ableitet;
- der Führungsstab der Marine stimmte dem Konzept grundsätzlich zu, forderte aber zugleich ein „überzeugendes schlüssiges Konzept mit anerkannten und eindeutigen soldatischen Erziehungszielen unter Anwendung pädagogisch anerkannter Methoden der Erwachsenenbildung“;
- der Inspekteur Sanitätswesen bezeichnete das Konzept als „guten Ansatz“, hielt es jedoch für zu „theoretisierend“ und deshalb im Ausbildungsgeschehen für nicht umsetzbar.

So wurde am 22. September 1992 die Mitzeichnung der Weisung Erziehung (die Federführung lag beim Referat Fü L I 4, dem damaligen Ausbildungsreferat) mit folgender Begründung im Führungsstab der Luftwaffe eingeleitet:

„Erziehung [ist], seit jeher Bestandteil der Ausbildung, [sie] wurde in den vergangenen Jahren jedoch unterschiedlich umgesetzt. Die kontroverse Diskussion um den Erziehungsbegriff löste man dadurch auf, dass Erziehung als ‚ein dynamischer, kommunikativer und interaktiver Prozess wechselseitiger Beeinflussung‘ gesehen wurde und das Verständnis von Erziehung explizit als ‚intentionale Erziehung‘ definiert wurde.“⁷⁸⁹

Die Mitzeichnung der Weisung im Führungsstab der Luftwaffe erfolgte nicht im Konsens; als Beispiel hierfür die Stellungnahme des Referats Fü L IV 1 vom 26. Oktober 1992:

„Ablehnung einer Weisung durch den InspL, weil Begründung vor allem mit ‚Nicht-Norm-Verhaltens einzelner Luftwaffensoldaten während des Einsatzes in der Türkei‘ nicht ausreicht.“⁷⁹⁰

Ebenfalls nicht im Konsens erfolgte die Mitwirkung an der Weisung durch den Gesamtvertrauenspersonenausschuss (GVPA). Trotz mehrerer Gespräche mit Vertretern des Führungsstabs der

⁷⁸⁸ BMVg Fü S I 6 vom 17.09.1992, TKBA: Teilkonzeption für bereichsübergreifende Aufgaben.

⁷⁸⁹ BMVg Fü L I 4 vom 22.09.1992.

⁷⁹⁰ BMVg Fü L IV 1 vom 26.10.1992.

Luftwaffe blieb der Gesamtvertrauenspersonenausschuss bei seiner Position: Er sah zwar die Notwendigkeit zum Thema Erziehung grundsätzlich etwas herauszugeben, sah aber auch die Gefahr der falschen Interpretation des Begriffes durch Vorgesetzte und daraus resultierenden Missbrauch von Erziehung. Ebenso gefiel ihm der Begriff „Erziehung“ nicht, er forderte den Ersatzbegriff „praxisnahe / praxisbezogene Handlungsweisungen“.

Am 8. April 1993 unterzeichnete der Inspekteur der Luftwaffe, Generalleutnant Kuebart, dennoch die Weisung für die Luftwaffe Nr. 1101 „Erziehung in der Luftwaffe“. Dem Inspekteur ging es insbesondere um eine „enge Verzahnung“ mit der ZDv 10/1 „Innere Führung“ und um die Identifikation mit den Grundsätzen dieser Vorschrift sowie um die Bereitschaft der Vorgesetzten, diese in ihrem Führungsverhalten auch zu verwirklichen.

Ein Auftrag in der Weisung war die Bildung des „Aufgabenverbundes Erziehung in der Luftwaffe“ (AVE) unter Leitung des Luftwaffenausbildungskommandos. Am 3. November 1993 fand die konstituierende Sitzung des Aufgabenverbundes statt. Vertreten waren in diesem Gremium die Höheren Kommandobehörden der Luftwaffe, später auch die Streitkräftebasis und der Zentrale Sanitätsdienst sowie zwischenzeitlich die Offizierschule und die Unteroffizierschule der Luftwaffe. Aufgabe des „Aufgabenverbundes Erziehung in der Luftwaffe“ ist bis heute die inhaltliche Ausgestaltung der Weisung und die Erarbeitung von Hilfen für die Erziehungsarbeit in der Luftwaffe.

Als wesentliches Mittel dazu diente das vom Inspekteur der Luftwaffe als besonders wichtig eingestufte, seit 1994 jährlich stattfindende und hochkarätig besetzte „Seminar Erziehung“ mit den Kommandeuren „A“ (Ebene Regimentskommandeur) an der Offizierschule der Luftwaffe und das Pendant hierzu (seit 1996) mit den Kompaniefeldwebeln an der Unteroffizierschule der Luftwaffe.

Mit der 1995 herausgegebenen Druckschrift „Anregungen für Kommandeure und Dienststellenleiter“ verfolgt der „Aufgabenverbund Erziehung in der Luftwaffe“ das Ziel, Hilfen für die Erziehungsarbeit in der Luftwaffe allen Vorgesetzten zur Verfügung zu stellen. Seit 2003 erfolgte die Überarbeitung der Druckschrift nach Workshops mit Kommandeuren und Einheitsführern. Die überarbeitete Fassung wurde danach auch über das IntranetBw den Vorgesetzten sowie allen Soldaten und Soldatinnen zur Verfügung gestellt.

Am 12. Mai 2000 unterschrieb der damalige Inspekteur der Luftwaffe, Generalleutnant Portz, die **Neufassung** der Weisung Erziehung, der eine intensive Erörterung innerhalb des Führungsstabs der Luftwaffe (Federführung Fü L I 1) und wiederum in der gesamten Luftwaffe unter Berücksichtigung der zwischenzeitlichen Einsatzerfahrungen vorausgegangen war. Ziele der Neufassung waren:

- die Aktualisierung der Weisung unter Einbeziehung der Erfahrungen aus dem Einsatz,
- die Fortschreibung der Erziehungsziele,
- das Straffen in der Sprache und die noch bessere Lesbarkeit der Weisung für den Nutzer,
- die Integration moderner wissenschaftlicher Erkenntnisse sowie
- die Verstärkung des Praxisbezugs und der Vorgaben für die weitere Umsetzung.

Dabei wurde auch das grundlegende Verständnis der Luftwaffe von Erziehung nochmals deutlich herausgearbeitet:

- Erziehung im Verständnis der Luftwaffe ist ein geplanter und zielgerichteter Prozess der Entwicklung von Überzeugungen und Einstellungen, die letztlich auf die bewusste, verantwortliche Entscheidung zur Übernahme von Werthaltungen abzielt. Erziehung begreift erzieherisches Handeln von Vorgesetzten als die bewusste Gestaltung des Dienstes, indem Vorgesetzte ihre Untergebenen mit Situationen und Anreizen eines bewusst gestalteten Umfeldes konfrontieren. Sie findet damit als indirekte Erziehung über

die Gestaltung von Rahmenbedingungen statt - sie verfolgt nicht den Anspruch auf unmittelbare Einflussnahme auf die Persönlichkeitsbildung von Bürgern in Uniform.

- Das Erziehungsverständnis der Luftwaffe erkennt ausdrücklich den Soldaten als mündigen Erwachsenen an, respektiert seine Selbstverantwortung, achtet ihn als Partner und gewährt Freiräume und Handlungsalternativen. Es geht von lebenslangem Lernen und lebenslanger Entwicklungsfähigkeit des Erwachsenen aus und wendet sich deshalb an alle Soldatinnen und Soldaten der Luftwaffe. Ein über Sanktionen erreichtes Verhalten ist demnach nicht primäres Ziel von Erziehung in der Luftwaffe.
- Erzieherisches Handeln erfordert offene, teilhabende und partnerorientierte Methoden, die Eigenständigkeit und Eigenverantwortlichkeit fördern. Wesentliche Leistung aller Vorgesetzten der Luftwaffe muss es sein, den Ausbildungs- und Dienstbetrieb so zu gestalten, dass dem einzelnen Soldaten Anreize zur Persönlichkeitsentwicklung im Sinne der Erziehungsziele dieser Weisung gegeben werden. Diese Anreize sollen auf allen Führungsebenen und in allen Bereichen der Luftwaffe geschaffen werden.
- Wesentliche Grundlagen für die Ableitung von Erziehungszielen als Vorgabe von erzieherischer Arbeit sind das Grundgesetz, das Soldatengesetz und die Grundsätze der Inneren Führung. Auftrag und Funktionsfähigkeit der Luftwaffe bestimmen die Schwerpunkte der Erziehungsarbeit.

Diese Vorgaben finden ihren Ausdruck in dem übergreifenden Ziel für die Erziehung in der Luftwaffe:

„Der Soldat der Luftwaffe ist gewillt und befähigt, seinen Auftrag, auch unter Belastungen und unter Gefährdung seines Lebens, eigenständig denkend, verantwortlich handelnd, gewissenhaft und aus Einsicht zu erfüllen. Vorgesetzte handeln beispielgebend.“⁷⁹¹

Hieraus werden dreizehn (bis heute gültige) Erziehungsziele abgeleitet, die diejenigen Einstellungen, Fähigkeiten und Eigenschaften beschreiben, die von jeder Luftwaffensoldatin / jedem Luftwaffensoldaten entwickelt oder verstärkt werden sollen.

Ein besonderes und in dieser Form nur in der Luftwaffe vorhandenes Mittel, die Soldatinnen und Soldaten zum Nachdenken, zur Diskussion untereinander und vor allem zum Handeln im Sinne der Weisung anzuregen, war die Intention, die jeweiligen Erziehungsziele zu visualisieren. Erreicht wurde dies mit einer seit dem Jahr 2000 in der Luftwaffe verteilten Plakatserie zu den Erziehungszielen. Als weiteres Projekt in diesem Sinne hatte der „Aufgabenverbund Erziehung in der Luftwaffe“, einen Fotowettbewerb zum Thema „Erziehung in der Luftwaffe“ initiiert und die Erziehungsziele in Form eines Kalenders (für das Jahr 2008) visualisiert.

Fazit

Der Herausgabe der „Weisung für die Erziehung in der Luftwaffe“ gingen intensive und kontroverse Diskussionen zum Selbstverständnis und zur Einstellung zum Soldatenberuf innerhalb der Luftwaffe voraus.

So bleibt die Luftwaffe nach wie vor der einzige Organisationsbereich, der sich mit dem Begriff „Erziehung“ im Kontinuum von „Führen, Erziehen und Ausbilden“ in einer Grundsatzweisung explizit auseinandergesetzt hat und immer noch auseinandersetzt.

Der damalige Inspekteur der Luftwaffe hatte bereits 1993 verbindliche Ziele für Erziehung in seinem Verantwortungsbereich formuliert und findet sich mit dieser grundlegenden Entscheidung

⁷⁹¹ BMVg Inspekteur der Luftwaffe / Fü L I 1, Weisung für die Luftwaffe Nr.1101 „Erziehung in der Luftwaffe“, 12. Mai 2000, Seite 10.

auch 20 Jahre später in der „Unternehmenskultur“ der neu ausgerichteten Bundeswehr immer noch wieder.

Die Luftwaffe bekennt sich auch nach kontroverser Diskussion zum Begriff der Erziehung. Sie verwendet ihn im Sinne „indirekter Erziehung“ von Erwachsenen und begibt sich mit diesem Verständnis sehr bewusst in die Tradition der preußischen Militärreformer und der Gründerväter der Inneren Führung.

7.4.3 Traditionspflege in der Luftwaffe

Ein außenwirksames Mittel der Pflege von Tradition in der Bundeswehr war von Anfang an die Benennung von Kasernen nach historischen Persönlichkeiten der deutschen Militärgeschichte. Dabei ging es nicht nur um eine Visitenkarte der jeweiligen Kaserne und der dort beheimateten Bundeswehrangehörigen, sondern auch um die Auseinandersetzung mit der eigenen Geschichte. Für die Auswahl von historischen Persönlichkeiten war ein gemeinsamer Kriterienkatalog erforderlich, den es aber so nie gab. Diese Art der Traditionspflege wurde deshalb von Beginn an in der Bundeswehr zur Chefsache erklärt:

„Die Benennung von Truppenteilen oder Einrichtungen der Bundeswehr mit Namen irgendwelcher Art, wie Städtenamen oder Namen historischer Persönlichkeiten hat sich der Herr Minister zur Genehmigung vorbehalten.“⁷⁹²

Neben der Benennung von Kasernen hat sich in der Luftwaffe schon früh eine besondere Art der Traditionspflege herausgebildet, die an die alte Luftwaffe anknüpfte und deshalb auch nie unproblematisch war. 1961 entschied der damalige Inspekteur der Luftwaffe, General Kamhuber, drei fliegende Verbände der Luftwaffe mit Namen bedeutender Persönlichkeiten aus der Fliegerei zu benennen:

Das Jagdgeschwader 71 in Wittmund mit „Richthofen“, das Jagdbombergeschwader 31 in Nörvenich mit „Boelcke“ und das Aufklärungsgeschwader 51 in Bremgarten mit „Immelmann“. Gleichzeitig wies er aber bei der Kommandeurbesprechung 2/61 an:

„Traditionsnamen an Einheiten der Luftwaffe werden in nächster Zeit nicht mehr verliehen.“⁷⁹³

Die Benennung von Kasernen als besonderes Mittel der Traditionspflege hat sich bundeswehrweit durchgesetzt. An den dazu durch den Minister 1964 verfügten Grundsätzen war aber unschwer abzulesen, dass die kontroversen Diskussionen in der Öffentlichkeit eigentlich vorprogrammiert waren: Benennungen mit alten Namen sollten „unter gebotener Zurückhaltung“⁷⁹⁴ und in der Regel ohne Öffentlichkeit vollzogen werden, bei Kasernenneubauten bedurfte es dieser Zurückhaltung nicht, da diese zum Beispiel nur den Namen „Fliegerhorst“ mit dem Ortsnamen tragen sollten.

⁷⁹² BArch-MA BL 1/17463, BMVtdg IV B 1 - 1200/56 vom 12.10.1956, VMBI 1956, S.80.

⁷⁹³ BArch-MA BL 1/14705.

⁷⁹⁴ BArch-MA BL 1/1615, BMVtdg, FÜ I 3 von 1964.

Eine Besonderheit, die General Kamhuber damals auf den Weg brachte, war die Genehmigung eines Ärmelbandes an der Uniform mit der Aufschrift des jeweiligen Traditionsnamens.



Abb.: Der Inspekteur der Luftwaffe, Generalleutnant Kamhuber, bei der symbolischen Verleihung des Ärmelbandes

Um nicht gleich durch Übernahme alter Traditionen den Gegnern der neu aufgestellten Bundeswehr eine weitere Angriffsfläche zu verschaffen, verzichtete man zunächst auf die Einführung von Truppenfahnen. Da aber alle anderen NATO-Staaten im internationalen militärischen Zeremoniell Truppenfahnen mit sich führten, erwies sich dieser Verzicht im Laufe der Zeit für die Bundeswehr als problematisch. Vor diesem Hintergrund wurden am 8. September 1964 durch den Bundespräsidenten Truppenfahnen für Bataillone und entsprechende Verbände gestiftet. Im folgenden Jahr übergab dann der Inspekteur der Luftwaffe am 24. April 1965 in München feierlich 85 Truppenfahnen an die entsprechenden Verbände der Luftwaffe.



Abb.: Übergabe der Truppenfahnen an die Verbände der Luftwaffe im April 1965

Wie schwer sich die Truppe, aber auch die Führung der Streitkräfte, insgesamt mit der Traditionspflege tat, zeigte auch das Schreiben, welches das Kommando der territorialen Verteidigung am 19. Juli 1967 bundeswehrweit verteilte:

„Nachdem der Traditionserlass seit nunmehr rd. 2 Jahren in Kraft ist, hat das BMVtdg festgestellt, dass bei der praktischen Durchführung der Traditionspflege in der Truppe nicht immer die erlassenen Richtlinien beachtet, die Bestimmungen nicht verstanden und sogar bewusst oder unbewusst falsch ausgelegt worden sind.“⁷⁹⁵

Im Weiteren wurden als Fehler bei der Einhaltung der Bestimmungen des Traditionserlasses von 1965⁷⁹⁶ angeführt: sichtbare Hakenkreuze, Verleihung von Traditionen mit ehemaligen Truppenteilen der Wehrmacht und Pflege von kameradschaftlichen Beziehungen zu den Traditionsverbänden mit einem Aufwand, der sich mit der derzeitigen Haushaltssituation der Bundeswehr nicht mehr vereinbaren ließ und in Einzelfällen sogar gegen erlassene Weisungen und Anordnungen verstieß.

Diese Weisung des Kommandos der territorialen Verteidigung wurde durch den Chef des Stabes Fü L „zur Beachtung für unseren Schaukasten“ wie folgt umgesetzt:

„1. Uniformen 2.WK sind ‚abgedeckt‘ und 2. InspLw überpinselt selbst die 6 Ölgemälde.“⁷⁹⁷

Einen Sinneswandel in der Frage von Kasernenbenennungen gab es im Militärischen Führungsrat am 7. April 1970. Hierbei stellte der Generalinspekteur zum Thema „Benennung von Kasernen der Bundeswehr“ fest, „dass nach einer früheren Weisung der politischen Leitung grundsätzlich Regionalbezeichnungen gewählt werden sollten. Die jetzige Leitung schließt offenbar die Benennung von Kasernen nach Personen nicht aus.“ Dabei sollten folgende Grundsätze beachtet werden: keine Benennung nach lebenden Persönlichkeiten, direkter Bezug zum militärischen Bereich mit Ausnahmen für herausragende Persönlichkeiten, z.B. Adenauer, Erler.⁷⁹⁸

Damit war auch der Weg frei für die Benennung eines weiteren „Traditionsgeschwaders“ in der Luftwaffe. Nachdem mit der Benennung eines Schiffes der Marine 1967 die Traditionswürdigkeit des Jagdfliegers Oberst Werner Mölders durch den Minister attestiert wurde, lag es nahe, auch ein Geschwader der Luftwaffe nach ihm zu benennen. Auf Antrag des Kommodore, aber auch von den ehemaligen Angehörigen des alten Jagdgeschwaders 51, das schon zu Wehrmachtszeiten den Namen „Mölders“ trug, gefordert, erhielt das Jagdgeschwader 74 am 22. November 1973 den Traditionsnamen „Mölders“.

Auch bei diesem Vorgang wurde das Dilemma der Traditionspflege in den ersten Jahrzehnten der Bundeswehr und der Luftwaffe deutlich. In der „Himmeroder Denkschrift“⁷⁹⁹ und im ersten „Handbuch Innere Führung“ war zwar von einem Neubeginn in Fragen der Tradition in der Bundeswehr die Rede, aber dieser Neubeginn war tatsächlich schwer durchzuhalten. Viele ehemalige Soldaten der alten Luftwaffe, die wesentlich zum Aufbau der neuen Luftwaffe beitrugen, reklamierten für sich, zumindest was Symbole wie Geschwaderwappen oder Traditionsnamen

⁷⁹⁵ Kommando der territorialen Verteidigung G1/3 - Az 35-08-07 vom 19.07.1967, „Bundeswehr und Tradition“.

⁷⁹⁶ Vgl. BMVg Fü S I 3 - Az 35-08-07 vom 20.09.1982, Traditionserlass: „Traditionen von Truppenteilen ehemaliger deutscher Streitkräfte werden an Bundeswehrtruppenteile nicht verliehen. Fahnen und Standarten früherer deutscher Truppenteile werden in der Bundeswehr nicht mitgeführt oder begleitet.[...] Nationalsozialistische Kennzeichen, insbesondere das Hakenkreuz, dürfen nicht gezeigt werden. Ausgenommen von diesem Verbot sind Darstellungen, die der Auseinandersetzung mit dem Nationalsozialismus in der politischen oder historischen Bildung dienen“.

⁷⁹⁷ Der genaue Standort geht aus den Akten nicht hervor.

⁷⁹⁸ BArch-MA BL 1/17463 BMVg Fü LI 3, Vermerk.

⁷⁹⁹ Vgl. Einleitung, Tagung im Kloster Himmerod (Eifel) im Jahr 1950, Überlegungen zu einer Wehrverfassung der Bundesrepublik Deutschland, später als „Himmeroder Denkschrift“ bezeichnet.

betraff, eine Traditionslinie zwischen der alten und neuen Luftwaffe ziehen zu dürfen. Diese Einstellung vertrug sich jedoch nicht mit einer gegenüber dem Militär kritisch eingestellten Öffentlichkeit. Mit Blick darauf genehmigte deshalb der Minister auf Antrag des Inspektors der Luftwaffe den Traditionsnamen „Mölders“ für das Jagdgeschwader 74 und zugleich die Benennung der Truppenunterkunft des Geschwaders nach „Wilhelm Frankl“, einem Fliegeroffizier des Ersten Weltkriegs mit jüdischer Abstammung.

Für den amtierenden Inspekteur der Luftwaffe, Generalleutnant Rall, gab es keine Zweifel an der Traditionswürdigkeit von Mölders. In seiner Rede anlässlich der Namensverleihung stellte er fest:

„Mit Werner Mölders ehren wir einen Offizier des zweiten Weltkrieges, der in seiner Person vorbildliche Führungseigenschaften und Pflichtbewusstsein vereinigte. Seine menschlichen und soldatischen Tugenden sind auch für die Soldaten der Bw von zeitloser Gültigkeit [...] Manfred von Richthofen und Werner Mölders haben als hervorragende Persönlichkeiten aus der Geschichte der deutschen Jagdflieger eine Tradition begründet, welche die Wirren zweier Weltkriege überdauert hat. Beide Offiziere haben durch persönliches Vorbild und ritterliches Verhalten gezeigt, dass sie auch in einer erbitterten kriegerischen Auseinandersetzung, in die beide ohne ihre Verantwortung hineingestellt waren, fair dem Gegner im Kampf begegneten.“⁸⁰⁰

Bereits am 9. November 1972 war die von der II./Fernmelderegiment 34 genutzte Kaserne in Visselhövede nach Genehmigung durch den Verteidigungsminister nach Werner Mölders benannt worden.

Auch ein Anlass für ständig wiederkehrende, zum Teil heftige Diskussionen in Politik, Medien und Öffentlichkeit über eine zeitgemäße Traditionspflege in der Bundeswehr war das Verhalten der Bundeswehrsoldaten gegenüber Traditionsgemeinschaften der alten Luftwaffe. Symptomatisch für die Behandlung dieses Themas in den 1970er Jahren war dazu folgender im Führungsstab der Luftwaffe entstandener Vorgang.

Im Jahr 1976 meldete das Luftflottenkommando auf Aufforderung des Führungsstabs der Luftwaffe die Teilnahme an Veranstaltungen des Traditionsverbandes „Kampfgeschwader Boelcke“, die seit Ende der 60er Jahre jährlich stattfanden.⁸⁰¹ Über deren bisherigen Verlauf wurde dem Inspekteur der Luftwaffe berichtet:

„[Die] Ansprachen bei Gedenkfeiern waren vorwiegend maßvoll“. Mit Blick in die Zukunft wurde allerdings darauf hingewiesen, dass „Reden mit politisch brisantem Inhalt [...] jedoch nicht völlig ausgeschlossen werden [können].“

Der Stellvertreter des Inspektors der Luftwaffe, Generalleutnant Heinz, kommentierte den Vorgang handschriftlich:

„Dann sollten wir die Konsequenzen ziehen und fernbleiben.“

Das Referat FÜ L I 3 wies daraufhin das Jagdbombergeschwader 31 an:

„[Die] Anwesenheit der Delegation JaboG 31 beschränkt sich auf Veranstaltungen mit unpolitischem Charakter. Bei Äußerungen, die diesem Rahmen zuwiderlaufen bzw. dem Ansehen der Bundeswehr abträglich sind, haben die Angehörigen der Luftwaffe die Veranstaltung demonstrativ zu verlassen.“⁸⁰²

⁸⁰⁰ Rede Generalleutnant Rall bei der Namensverleihung am 22.11.1973 in Neuburg (Aktenbestand KdoLw).

⁸⁰¹ BArch-MA BL 1/19356, BMVg FÜ L I 3, Kurzmitteilung vom 19.11.1976 für ChefStab FÜ L zu „Traditionstreffen im Bereich LFIKdo“.

⁸⁰² Ebd., BMVg FÜ L I 3, Fernschreiben.

Dies entsprach lange Zeit der gültigen Weisungslage für das Verhalten aller Soldaten der Luftwaffe bei der Teilnahme an Veranstaltungen der Traditionsgemeinschaften der Luftwaffe der alten Wehrmacht.

Am 23./24. Oktober 1976 fand ein Treffen der „Immelmänner“ in Bremgarten (damaliger Standort des Aufklärungsgeschwaders 51 „Immelmann“) statt. Die Brisanz dieses Treffens war insbesondere darin begründet, dass Oberst a.D. Rudel (ehemaliger Kommandore des „Stuka“-Geschwaders 2, das den Traditionsnamen „Immelmann“ trug) an diesem Treffen teilnahm. Die politische Leitung des Bundesministeriums der Verteidigung hatte deshalb auch die Weisung erteilt, das Treffen **außerhalb** des Fliegerhorstes durchzuführen.⁸⁰³ Zu einem Politikum unter dem historischen Stichwort „Rudel-Affäre“ wurde dieses Treffen durch eine Weisung des Kommandierenden Generals Luftflottenkommando, Generalleutnant Krupinski. Ohne dass die politische Leitung ihr Verbot aufgehoben hätte und lediglich durch eine dem Inspekteur der Luftwaffe „zwischen Tür und Angel“ abverlangte Zustimmung⁸⁰⁴ hatte er das Treffen **innerhalb** des Fliegerhorstes genehmigt.⁸⁰⁵ Seine Weisung führte zu einer deutlichen Verstimmung beim Stellvertreter des Inspektors der Luftwaffe, der den Verdacht äußerte, dass das Luftflottenkommando wieder einmal den Führungsstab der Luftwaffe „auf’s Kreuz gelegt“ habe.⁸⁰⁶

Bei einem Gespräch des Stellvertreters des Inspektors der Luftwaffe beim Parlamentarischen Staatssekretär Schmid, das ersterer als „Gang nach Canossa“ bezeichnete,⁸⁰⁷ hatte der Staatssekretär das Treffen dann doch noch nachträglich genehmigt.

Die sogenannte „Rudel-Affäre“ kostete Generalleutnant Krupinski sogar sein Amt als Kommandierender General Luftflottenkommando. Mit seiner voreiligen Weisung an den Kommandore des damaligen Aufklärungsgeschwaders 51 in Bremgarten, aber auch mit kritischen Äußerungen über den damaligen SPD-Fraktionsvorsitzenden im Deutschen Bundestag, Herbert Wehner, bei einem vertraulichen Pressegespräch hatte er das Vertrauen des Ministers verloren, der ihn deshalb in den einstweiligen Ruhestand versetzte. Die Affäre war monatelang Thema in den Medien und beschäftigte auch den Deutschen Bundestag.

Die Reaktion der Luftwaffenführung auf diese Ereignisse war unmissverständlich. Der Rede des Inspektors zur Generalstagung im März 1977 ist zu entnehmen, dass zur Traditionspflege auch Verbindungen zu ehemaligen Soldaten und zu Traditionsgemeinschaften, ganz im Sinne des Traditionserlasses vom 1. Juli 1965 (der sich bewährt habe) gehörten. Er führte aus:

„Ebenso deutlich muss aber auch folgendes gesagt werden: wenn sich einzelne Traditionsgemeinschaften mit politisch extremen Personen oder Vereinigungen identifizieren oder sie als ‚Aushängeschild‘ benutzen, dann haben sie - so lange dieser Zustand andauert - in Kasernen der Luftwaffe nichts zu suchen.“⁸⁰⁸

Hinsichtlich einer zeitgemäßen Traditionspflege hatte der Inspekteur der Luftwaffe, Generalleutnant Limberg, bei einer Generalstagung bereits unmittelbar nach der „Rudel-Affäre“ im November 1976 festgestellt:

„Für die Zukunft gilt es, besonders über zwei Dinge nachzudenken und Lehren zu ziehen. Da ist einmal die Traditionspflege der Bundeswehr, die ins Zwielficht geraten ist. [...] Ich glaube sagen zu können, wenn Traditionspflege in dieser Luftwaffe behandelt und praktiziert wird, dass es sich lohnt, sich mehr als bisher auf die Jahre seit

⁸⁰³ StS Schmid an InspL vom 01.04.1976.

⁸⁰⁴ BArch-MA BL 1/21154, BMVg RL FÜ L I 3, Aktenvermerk vom 8.11.1976.

⁸⁰⁵ Ebd., Schreiben vom 25.05.1976 KG LFI, GL Krupinski, an Kdore AG 51.

⁸⁰⁶ Vgl. ebd., BMVg Referatsleiter FÜ L I 3, Aktenvermerk vom 8.11.1976.

⁸⁰⁷ Vgl. ebd.

⁸⁰⁸ BMVg FÜ L I 3 vom 01.03.1977, Beiträge für die GenTag Lw u.a. zu „Traditionspflege“.

Bestehen dieser Bundeswehr zu konzentrieren, in denen unsere Luftwaffe in vorbildlicher Weise ihren Anteil zur Friedenssicherung beigetragen hat.“⁸⁰⁹

An anderer Stelle merkte der Inspekteur an:

„Tradition muss lebendig, beispielhaft und volkstümlich sein. Am leichtesten verständlich wird sie durch Personalisierung. Unsere Luftwaffe besteht nunmehr 20 Jahre und hat eine eigene Tradition begründet. Nutzen wir sie!“⁸¹⁰

Dazu hatte er am 30. November 1976 die Weisung erteilt, nach „toten Helden der Luftwaffe“ zu forschen, nach denen - im Sinne einer zeitgemäßen Traditionspflege - Kasernen benannt werden könnten.⁸¹¹

Bei der Generalstagung im September 1977 teilte der Inspekteur der Luftwaffe als Ergebnis dieser Untersuchung mit, dass er eine „wohlmeinende posthume Ehrung“ ablehne, weil „in Zweifelsfällen schnell bei der Truppe kopfschüttelndes Unverständnis“ erzeugt werden könnte. Er teilte allerdings auch mit, dass an der neuen Offizierschule der Luftwaffe in Fürstenfeldbruck das Auditorium Maximum den Namen „Ludger-Hölker-Saal“ erhalte (bei einem Flugunfall am 15. September 1964 mit einer T-33 des Jagdbombergeschwaders 32 verhinderte der Pilot Ludger Hölker den Absturz auf die Gemeinde Straßberg und kam dabei ums Leben).⁸¹² Ebenso stellte er fest:

„Traditionspflege ist eine ausgesprochen diffizile Angelegenheit; sie muss aus der Truppe heraus wachsen [...] es gilt das [Andenken] an Kameraden zu pflegen, die ihr Leben geopfert haben und durch ihr Beispiel zweifelsfreie Vorbilder im Sinne einer zeitgemäßen Traditionsbildung darstellen.“⁸¹³

Die Initiative der Luftwaffe war auch Thema im Militärischen Führungsrat (MFR) am 27. August 1979. BMVg FÜ L I 3 formulierte in einem Sprechzettel für den Inspekteur der Luftwaffe zu diesem MFR, dass der

„InspLw [...] auf die Grenzen [hinweist], auf die der Traditionserlass bei der Benennung von Kasernen stößt. Der Soldat der Luftwaffe hat sehr viel stärkere Bindungen zum besonderen Namen seines Verbandes als zum Namen seiner Kaserne. Hinzu kommt, dass sich im Volksmund der Name einer Kaserne schon bei Baubeginn meistens nach dem Ort oder der Gemarkung bildet und die spätere Benennung nach einer Persönlichkeit nicht mehr ins Bewusstsein dringt und durch die Gewohnheit verdrängt wird. [Zudem möge er] auch auf die Schwierigkeit [hinweisen], im Sinne des Traditionserlasses geeignete, unumstrittene Persönlichkeiten zu finden. Selbst bei Flugzeugführern ist es schwierig, eindeutig nachzuweisen, ob ein Pilot sich aufgeopfert hat, um andere Menschen zu verschonen. Aus diesem Grund [sei] die Namensgebung von Kasernen nach Orten oder Gemarkungen der Namensgebung nach Persönlichkeiten [vorzuziehen]. Falls sich die Gelegenheit oder die Notwendigkeit einer Umbenennung [ergäbe], sollte behutsam im Einzelfall vorgegangen werden, ohne daraus eine große Aktion zu starten.“⁸¹⁴

Aufgrund einer entsprechenden Einlassung des Inspektors der Luftwaffe; Generalleutnant Obleser im MFR, erteilte der Generalinspekteur der Bundeswehr dem Führungsstab der Streitkräfte den Auftrag, einen Vorschlag zur Änderung der Verfahrensrichtlinien der Namensgebung

⁸⁰⁹ BArch-MA BL 1/75840, BMVg - IP-Stab-Presse vom 10.11.1976, Rede InspL bei Generalstagung am 10.11.1976.

⁸¹⁰ Vgl. „Kolumne „lock on“ in „Luftwaffe“ 3/77 von Oberst Schurig mit Zitat InspL.

⁸¹¹ BArch-MA BL 1/17327, BMVg FÜ L I 3 - Az 45-01-00 vom 14.07.1977, Aktenvermerk für InspL.

⁸¹² Vgl. Jarosch, Seite 279 ff.

⁸¹³ BArch-MA BL 1/17327, BMVg FÜ L I, Entwurf Rede InspL anlässlich Generalstagung im September 1977.

⁸¹⁴ Vgl. BArch-MA BL 1/17463, BMVg FÜ L I 3 - Az 45-01-00 vom 22.08.1979, Sprechzettel für MFR am 27.08.1979.

von Kasernen vorzulegen und angesichts des 25-jährigen Bestehens der Bundeswehr im kommenden Jahr zu untersuchen, „welche Persönlichkeiten die Tradition der Bundeswehr sichtbar verkörpern und für die Traditionspflege und die Namensgebung von Kasernen in Frage kommen.“⁸¹⁵

Resultat dieser Überlegungen war die bis heute gültige Fassung der „Richtlinien zur Benennung von Kasernen“. Darin wurde festgelegt, dass bei der Auswahl von Persönlichkeiten der deutschen Militärgeschichte „nicht nur soldatische Haltung und militärische Leistung“ zugrunde gelegt werden können, sondern dass sich Namensgeber „in ihrem gesamten Wirken oder durch eine herausragende Tat um Freiheit und Recht verdient gemacht haben müssen.“⁸¹⁶

Diese neuen Grundsätze für die Benennung von Kasernen waren aber nur ein Ergebnis des völlig überarbeiteten Traditionserlasses von 1965. Bereits nach seinem Amtsantritt 1978 hatte der neue Verteidigungsminister Hans Apel begonnen, das Traditionsverständnis der Bundeswehr prüfen zu lassen. Anlass waren die heftigen Krawalle bei öffentlichen Gelöbnissen der Bundeswehr und wohl auch die „Rudel-Affäre“. Als Ergebnis der dann folgenden breit angelegten Diskussionen innerhalb der Bundeswehr und mit Vertretern gesellschaftlicher Gruppen unterzeichnete der Verteidigungsminister am 20. September 1982 die „Richtlinien zur Traditionspflege und zum Traditionsverständnis der Bundeswehr“⁸¹⁷, den noch heute gültigen „Traditionserlass“.

Tradition sollte sich demzufolge „in einem Prozess wertorientierter Auseinandersetzung mit der Vergangenheit [bilden, der Maßstab] sind das Grundgesetz und die der Bundeswehr übertragenen Aufgaben und Pflichten“. Heftig diskutiert in der Entstehung und nach Veröffentlichung der Richtlinien waren die Aussagen, die das Verhältnis der Bundeswehr zur Wehrmacht neu justierten:

„In den Nationalsozialismus waren Streitkräfte teils schuldhaft verstrickt, teils wurden sie schuldlos missbraucht. Ein Unrechtsregime, wie das Dritte Reich, kann Tradition nicht begründen.“

Ziel der Richtlinien war, sich bei der Pflege von Traditionen nicht „wertneutral auf das militärische Handwerk zu beschränken.“ Begegnungen mit alten Kameraden im Rahmen der Traditionspflege sind weiterhin zugelassen, soweit diese in ihrer Grundeinstellung den Werten des Grundgesetzes verpflichtet waren.

Dieses Thema wurde über ein Jahrzehnt später anlässlich eines Besuchs der Bundestagsabgeordneten Angelika Beer, Bündnis 90 / DIE GRÜNEN, am 28. November 1997 beim Jagdbombergeschwader 33 in Büchel in das besondere Interesse von Parlament und Öffentlichkeit gerückt. Obwohl es eigentlich ein Routinebesuch mit dem üblichen Programm war, bat Frau Beer zum Abschluss den Kommodore, den im Unterkunftsbereich in Cochem eingerichteten „Traditionsraum Jagdgeschwader 52“ besuchen zu dürfen.⁸¹⁸

Der Grund für das besondere Interesse von Frau Beer am Jagdbombergeschwader 33 und die anschließende heftige Diskussion in Zusammenhang mit dem „Traditionsraum JG 52“ in Büchel war - wie bei einigen anderen fliegenden Verbänden der Luftwaffe auch - eine Patenschaft zwischen ehemaligen Angehörigen von Luftwaffenverbänden der Wehrmacht und der neuen Luftwaffe. Zu den ehemaligen Angehörigen des Jagdgeschwaders 52 gehörten auch die früheren Generale der Bundeswehr Rall, Krupinski, Hrabak und Steinhoff. Ziel war die Pflege der Kontakte zwischen ehemaligen Jagdfliegern der Wehrmacht und der Luftwaffe von heute. Der Inspekteur der Luftwaffe hatte anlässlich der Vereinbarung der Patenschaft schon damals unmissverständlich

⁸¹⁵ Ebd., BMVg Fü S I 4 - Az 35-08-07 - BM-Vorlage vom 09.02.1982.

⁸¹⁶ Ebd.

⁸¹⁷ BMVg Fü S I 3 - Az 35-08-07 vom 20.09.1982.

⁸¹⁸ BMVg Fü L I 8 - Az 35-08-07 vom 8.12.1997.

darauf hingewiesen, dass „die Genehmigung zur Übernahme einer Patenschaft [...] nicht gleichzusetzen ist mit der Verleihung der Tradition von Verbänden.“ Der „Traditionserlass“ schliesse dies eindeutig aus.⁸¹⁹

Stein des Anstoßes für die Bundestagsabgeordnete Angelika Beer und Grund für erhebliche Argumentationsnöte der Luftwaffenführung war der „Traditionsraum JG 52“ selbst. Der Stabsabteilungsleiter Fü L I in Begleitung zweier Referatsleiter des Bundesministeriums der Verteidigung verschaffte sich am Tag nach dem Besuch der Abgeordneten Beer in Büchel unmittelbar vor Ort einen persönlichen Eindruck von diesem Traditionsraum. Es handelte sich um einen 40 Quadratmeter großen Raum, der den ehemaligen Angehörigen des Jagdgeschwaders 52 zur Verfügung gestellt wurde. Er diente der Sammlung unterschiedlicher Gegenstände, Dokumente und Fotos zur Erinnerung an ihre Zeit als Soldaten der Wehrmacht. In diesem Raum war auch eine Eurasien-Landkarte mit farbigen Punkten der Einsatzorte des Jagdgeschwaders 52 während des 2. Weltkrieges aufgehängt. Ganz besondere Probleme bereitete die Tatsache, dass von den Fotos und einigen ausgestellten Orden und Tätigkeitsabzeichen die nationalsozialistischen Kennzeichen (Hakenkreuz) nicht entfernt oder unkenntlich gemacht wurden.

Der Hinweis, dass der Raum weder im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit, der Aus- und Weiterbildung (insbesondere der historisch-politischen Bildung), noch im Rahmen der Traditionspflege des Verbandes genutzt wurde, vermochte dabei nicht zu überzeugen.

Der Vorfall beim Jagdbombergeschwader 33 und andere zufällig im gleichen Zeitraum vorgefallene Ereignisse zum Thema „Rechtsextremismus in der Bundeswehr“ wurden zum Anlass genommen, im Bundestag durch einen Untersuchungsausschuss u.a. die praktizierte Traditionspflege in den Streitkräften insgesamt zu überprüfen.

Am Ende der Bewertung des Traditionsraumes in Büchel durch den Inspekteur der Luftwaffe erfolgte die Schließung des Raums. In einer Pressemitteilung verwahrte sich das Bundesministerium der Verteidigung zwar gegen pauschale Vorwürfe, aus dem Vorfall „einen Mangel an demokratischer Grundhaltung oder einen Nährboden für Rechtsextremismus herzuleiten“ wie von der „taz. die tageszeitung“ geschehen. Es wurde allerdings eingeräumt, dass gegen bestehende Erlasse der Bundeswehr verstoßen worden sei.

Der Inspekteur der Luftwaffe, Generalleutnant Portz, hatte im Rahmen seiner Dienstaufsicht unverzüglich nach Kenntnisnahme von dem Vorfall eine Bestandsaufnahme bei den Verbänden, Dienststellen und Einrichtungen der Luftwaffe zur Traditionspflege angeordnet und angewiesen, dass auf die strikte Einhaltung der Erlasslage zu achten sei. Ein Ergebnis des ganzen Vorfalls war zumindest, dass danach der sogenannte „Traditionserlass“ von 1982 nicht nur im Führungsstab der Luftwaffe bekannter war als vorher.

Im Juni 1998 debattierte der Deutsche Bundestag den Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses.⁸²⁰ In diesem Bericht wurde „am Beispiel des Traditionsraums des Jagdgeschwaders 52 in Büchel das Umsetzungsdefizit von Erlassen“ festgestellt. Als konkrete Konsequenzen wurden vom Generalinspekteur folgende Maßnahmen für die gesamte Bundeswehr ergriffen:

- Grundlage für die Traditionspflege in der Bundeswehr bleiben die (unveränderten) „Richtlinien zum Traditionsverständnis und zur Traditionspflege in der Bundeswehr“ von 1982 („Traditionserlass“).

⁸¹⁹ InspL vom 05.09.1983 (Aktenbestand KdoLw).

⁸²⁰ Der Verteidigungsausschuss des Deutschen Bundestages als Untersuchungsausschuss in der 13. Wahlperiode zu tatsächlichen und behaupteten rechtsextremistischen Vorkommnissen sowie zu Fragen der geistigen Orientierung, der politischen Bildung und zur Traditionspflege in der Bundeswehr. Quelle: Zur Sache 7/98 und Drucksache 13/11005 (Beschlussempfehlung und Bericht) und Plenarprotokoll 13/244 (Behandlung des Abschlussberichtes vom 18.06.1998 im Bundestag).

- Traditionsräume im alten Stil, vor allem solche, die nur Exponate der Wehrmacht enthalten, werden abgeschafft und durch „Militärgeschichtliche Sammlungen“ ersetzt, ihr Aufbau und die inhaltliche Gestaltung werden neu geregelt.⁸²¹
- Zweck dieser Sammlungen soll sein: Darstellung der Geschichte eines Verbandes oder eines Standortes aufbereitet nach geschichtsdidaktischen Gesichtspunkten (d.h. grundsätzlich ohne Auflagen z.B. hinsichtlich des Zeigens nationalsozialistischer Symbole, soweit historisch notwendig).
- Das Militärgeschichtliche Forschungsamt erarbeitet dazu Hilfen (mit Beispielen wird verdeutlicht, wie eine solche Sammlung sinnvoll gestaltet werden kann).

Bereits ein Jahr nach dem Besuch der Bundestagsabgeordneten Beer beim Jagdbombergeschwader 33 wurde ein weiterer Stein ins Rollen gebracht, der dann der Luftwaffe einige Jahre später eine erneute Traditionsdebatte abverlangte.

Der Deutsche Bundestag verabschiedete am 24. April 1998 eine Beschlussempfehlung an die Bundesregierung zur Unterstützung einer Erklärung des Bundespräsidenten zum 60. Jahrestag der Bombardierung der Stadt Guernica im spanischen Bürgerkrieg, in der er sich für die Zerstörung der Stadt durch die „Legion Condor“ am 26. April 1937 entschuldigte. In dieser Beschlussempfehlung wird die Bundesregierung zudem dazu aufgefordert, „dafür Sorge zu tragen, dass Mitgliedern der ‚Legion Condor‘ nicht weiter ehrendes Gedenken z.B. in Form von Kasernenbenennungen der Bundeswehr zuteilwird. Bereits erfolgte Kasernenbenennungen nach Mitgliedern der ‚Legion Condor‘ sind aufzuheben.“⁸²²

Daraufhin meldete der Führungsstab der Luftwaffe Fü L I 8 am 27. April 1998 an den Chef des Stabes Fü L, dass es in der Luftwaffe nur die Mölders-Kaserne des Fernmelderegiments 11 in Visselhövede gebe, die betroffen sei. Das Jagdgeschwader 74, das den Traditionsnamen „Mölders“ trug, fand dabei noch keine Erwähnung. Die Bundesregierung folgte der Beschlussempfehlung des Bundestages jedoch zunächst nicht, so dass zahlreiche Anfragen von Parteien und Medienberichte in den folgenden Jahren die Frage der Umsetzung der Beschlussempfehlung immer wieder auf die Tagesordnung brachten. Im Bereich des Führungsstabs der Luftwaffe musste das Referat Fü L I 1 dazu wiederholt Stellung nehmen. Insbesondere zwei Beiträge des Fernsehmagazins „Kontraste“ im April 2004 brachten schließlich auch das Jagdgeschwader 74 „Mölders“ in die Schlagzeilen. Der Generalinspekteur der Bundeswehr teilte dem Inspekteur der Luftwaffe am 14. April 2004 mit, dass er dem Minister empfohlen habe, das Militärgeschichtliche Forschungsamt mit einer umfassenden Studie zur Person Werner Mölders zu beauftragen. Eine Entscheidung über die Namensgebung solle auf jeden Fall deutlich vor den Feierlichkeiten zum 50-jährigen Bestehen der Bundeswehr im Jahre 2006 erfolgen.⁸²³

Am 25. Januar 2005 teilte der Staatssekretär dem Generalinspekteur der Bundeswehr schließlich mit, dass der Minister u.a. entschieden habe, den Namen Werner Mölders innerhalb der Bundeswehr nicht mehr für die Benennung von Verbänden, Kasernen, Straßen etc. zu verwenden. Am 4. Februar 2005 setzte der Inspekteur der Luftwaffe diese Entscheidung um, indem er die Höheren Kommandobehörden der Luftwaffe anwies, bis 21. Februar 2005 die erforderlichen Maßnahmen zur Umsetzung und eine Empfehlung für eine zeitliche Realisierung vorzulegen. Der Chef des Stabes Fü L berichtete dem Chef des Stabes Fü S am 28. Februar 2005, dass die Benennung des Jagdgeschwaders 74 nach Werner Mölders im Rahmen eines internen Appells im März 2005

⁸²¹ „Richtlinien zur Unterstützung der historischen Bildung in Form von militärgeschichtlichen Sammlungen und wehrkundlichen Exponaten“.

⁸²² Deutscher Bundestag, Drucksache 13/9468 und 13/10494.

⁸²³ Adjutant InspL an ChdSt Fü L vom 28.04.2004.

aufgehoben werde und die Benennungen von Straßen nach Mölders und anderen Angehörigen der Legion Condor bereits aufgehoben wurden.⁸²⁴

Bereits Ende Januar 2005 hatte das Referat FÜ L I 1 in einem Vermerk an den Inspekteur der Luftwaffe darauf hingewiesen, dass die Aberkennung des Traditionsnamens zu Kritik und Unverständnis bei den Geschwaderangehörigen und den Ehemaligen führen würde. Dies bestätigte sich bereits kurze Zeit später durch zahlreiche Zuschriften an den politischen und parlamentarischen Bereich sowie an das Bundesministerium der Verteidigung und den Wehrbeauftragten. Obwohl die Gründe für die Weisung nicht in der Person von Mölders lagen, sondern einzig in der Umsetzung des Bundestagsbeschlusses,⁸²⁵ wurde in der Luftwaffe eine zum Teil sehr emotionale, in der Form der Auseinandersetzung bis dahin einmalige Diskussion darüber geführt. Allen voran konnten sich ehemalige Generale der Luftwaffe und Kriegsteilnehmer nicht mit der Weisung des Ministers abfinden. Gleich mehrmals griff deshalb in den Jahren 2005 und 2006 der Inspekteur der Luftwaffe, Generalleutnant Klaus-Peter Stieglitz, das Thema „Tradition“ bei den Generals- tagungen und den Tagungen der Generale a.D. auf.

Es war der gleiche Inspekteur, der kurze Zeit später anlässlich des Besuches beim Militärgeschichtlichen Forschungsamt in Potsdam am 28. November 2007 einen Vortrag zum Thema „Die Bedeutung von Geschichte und Tradition für die Luftwaffe im 21. Jahrhundert.“ hielt. Seine Kernaussage hinsichtlich einer zeitgemäßen Traditionspflege in der Luftwaffe bestand in der Feststellung, dass soldatische Pflichterfüllung und militärische Tüchtigkeit nicht von den politischen Zielen, denen sie dienen, zu trennen sind. Und selbstkritisch fügte er hinzu: „und hätte man 1982, nach der Herausgabe der neuen Traditionsrichtlinien, seine Hausaufgaben gemacht, dann wäre uns heute die ein oder andere Diskussion erspart geblieben“.⁸²⁶

Um seine Vorstellungen von einer zeitgemäßen Traditionspflege in einem Satz zusammenzufassen, zitierte er den ersten Bundespräsidenten der Bundesrepublik Deutschland, Theodor Heuss:

„Eine Tradition selber zu schaffen, ist viel schwieriger, aber auch großartiger als sie in den Resten und Formen verjährter Gesinnung zu suchen und zu pflegen.“

Damit wollte der Inspekteur einen Schlusspunkt in der internen Diskussion setzen. Dennoch wird der Umgang mit der Tradition der Luftwaffe auch heute noch intensiv diskutiert, wie u.a. die zweite Militärgeschichtliche Tagung der Luftwaffe im Jahr 2010 gezeigt hat.

⁸²⁴ Der Appell fand schließlich am 11.03.2005 statt.

⁸²⁵ Schreiben Adjutant BM Dr. Struck an die Witwe von Mölders (Aktenbestand KdoLw).

⁸²⁶ Vortrag InspL beim Militärgeschichtlichen Forschungsamt am 28.11.2007.

7.5 Bearbeitung der militärischen Infrastruktur im Führungsstab der Luftwaffe

Aufgrund gesetzlicher Vorgaben (Grundgesetz Artikel 87 a und b) wurden die Belange der militärischen Infrastruktur von Anfang an in drei voneinander getrennten, selbstständigen Verantwortungsbereichen wahrgenommen:⁸²⁷

- in militärischen Infrastrukturdienststellen der Bundeswehr als Bedarfsträger, außer für den Einsatz,
- in der zivilen Territorialen Bundeswehrverwaltung als Mittler zwischen Bedarfsträger und Bedarfsdecker und in den Funktionen des Bauherrnvertreters und der Obersten Technischen Instanz und
- in den zivilen Baubehörden des Bundes und der Länder als Bedarfsdecker in Deutschland.⁸²⁸

In den meisten Teilnehmerstaaten der Anfang der 1950er Jahre geplanten Europäischen Verteidigungsgemeinschaft gehörte das Gebiet der „Militärischen Infrastruktur“ zum „Geniewesen“ ihrer Armeen. Es lag daher nahe, bei der Aufstellung der Bundeswehr das „Pionierwesen“ und die „Militärische Infrastruktur“ unter diesem Begriff zusammenzufassen. Hierfür wurde bereits im Herbst 1952 in der Unterabteilung „Militärische Planung“ (II/PL) der Dienststelle Blank der Spezialstab „Geniewesen“ (II/PL Genie) geschaffen.

Erste Modellpläne für Heeres- und Luftwaffenunterkünfte, Ausbildungsanlagen, Truppenlager, Flugplätze und Marineanlagen wurden mit dem Bundesministerium der Finanzen erarbeitet und dienten in der Folge den Landesbauverwaltungen als Planungsgrundlagen für den Neubau, den Ausbau und die Erweiterung bestehender Anlagen der neu zu schaffenden deutschen Bundeswehr.

Mit dem Scheitern der Verhandlungen zur Europäischen Verteidigungsgemeinschaft und der Aufnahme der Bundesrepublik Deutschland in die NATO ordnete Verteidigungsminister Blank am 30. November 1956 eine Namensumbenennung unter Beibehaltung der Aufgaben an. Eine Zusammenfassung der Bearbeitung der Militärischen Infrastruktur plus anderer Pionieraufgaben unter der Dachbezeichnung „Pionierwesen“ wurde durch die Abteilungen Luftwaffe und Marine im Bundesministerium der Verteidigung nicht mitgetragen. Sie beschränkten sich auf das Gebiet der Militärischen Infrastruktur und zeichneten damit den Weg der Trennung von militärischer Infrastruktur und Pionierwesen vor.

Ein wesentlicher Grund für diese Trennung war das Beharren der Teilstreitkräfte auf der Zuständigkeit der Inspektoren für die jeweils hauseigenen Infrastruktureinrichtungen. Der Grundsatz der uneingeschränkten Zuständigkeit und Verantwortung der Inspektoren wurde schließlich später im „Blankeneser Erlass“ manifestiert.

Die logische Folge dieser Entwicklung in den Teilstreitkräften war die Einrichtung von Infrastrukturreferaten in den jeweiligen Führungsstäben, so auch im Führungsstab der Luftwaffe.

Zunächst wurde in der neuen Unterabteilung VI/Organisation des Bundesministeriums für Verteidigung ein Infrastrukturreferat aufgestellt (Referat VI C 5), welches im Rahmen der Neugliederung des Ministeriums und der Aufstellung des Führungsstabes der Luftwaffe im Jahr 1957 und schließlich Mitte 1958 mit dem Umzug von der Ermekeilkaserne auf die Hardthöhe in Bonn,

⁸²⁷ Gegenüber den Finanzbauverwaltungen der Länder hat die Bundeswehr Weisungsrecht gemäß den mit allen Ländern geschlossenen Verträgen.

⁸²⁸ Im Ausland nehmen diese Aufgaben Dienststellen der Host Nation wahr, in den Einsatzgebieten die Wehrverwaltung.

organisatorisch in die „Grundsatzbearbeitung“ bei Fü L III 8 und „Objektbearbeitung“ bei Fü L III 9 getrennt wurde.



Abb.: Die Ermekeilkaserne in Bonn Mitte der 1950er Jahre

Die 1950er Jahre waren geprägt von der Schaffung der infrastrukturellen Voraussetzungen für die Stationierung der neuen Luftwaffe. Schwerpunkte waren dabei die Implementierung der infrastrukturellen Grundlagen („Grundsätzliche Militärische Infrastrukturforderungen“ des Inspektors der Luftwaffe) und Flugplatzgroberkundungen mit dem Ziel des Aufbaus von 55 Flugplätzen für eine damals geplante „Ein-Staffelbelegung“. Zur Schaffung eines Großstützpunktes (Flugplatz mit Instandsetzungs-/ Schulungseinrichtungen, Reservelazarets und Großdepot mit nahegelegenen Umschlaghafen) in einer rückwärtigen Region, also außerhalb der Reichweite bekannter Waffen, wurde ab 1958 mit der Planung und dem Bau der Luftwaffenbasis Beja/Portugal, begonnen. Durch Aufgabe der Depotplanungen und nur eingeschränkter Nutzungsmöglichkeiten des Flugplatzes wurde der anfänglich geplante Umfang allerdings im Laufe der Zeit drastisch reduziert.

In den 1960er Jahren begannen umfangreiche Maßnahmen zur Errichtung der NATO-Infrastruktur, die sich von den Flugplätzen über den Flugabwehrraketendienst und den Radarführungsdienst ausdehnten und mit dem Finanzierungsprogramm der NATO gerade für die Luftwaffe erhebliche Finanzmittel im Bereich Infrastruktur verfügbar machten. Hiermit konnten die Liegenschaften, aufgrund der geographischen und strategischen Lage Deutschlands überwiegend Kampfanlagen, an die neueren Waffensysteme (F-104G, F-4F, HAWK, NIKE etc.) angepasst und auf den NATO-Standard gebracht werden.

Mit der ersten Umgliederung des Führungsstabs der Luftwaffe im Oktober 1964 wurden die Referate Fü L III 8 und Fü L III 9 als Referat Fü L IV 6 auf der Hardthöhe in der neuen Stabsabteilung IV, Unterstützungsdienste / Logistik zusammengeführt.

Im Dezember 1970 wurde die Kommandostruktur der Luftwaffe unter dem Inspekteur der Luftwaffe, Generalleutnant Steinhoff, weiterentwickelt und der Bereich „Militärische Infrastruktur“ innerhalb des Führungsstabs der Luftwaffe erneut umgegliedert. Das von da an zuständige Infrastruktureferat Fü L IV 4 war bis zu seiner Auflösung im Dezember 1996 als Teil der Stabsabteilung IV / Organisation zeitweise größtes Referat im Führungsstab der Luftwaffe.

Inzwischen wurde, basierend auf den Lehren des israelisch-ägyptischen „6-Tage-Krieges“ im Jahr 1967, flächendeckend das NATO-Schutzbauprogramm für Kampf- und Kampfführungsanlagen eingeleitet, welches das Baugeschehen in allen Kampfanlagen über mehr als 15 Jahre bestimmte.

Im Bereich der Ausbildung und Logistik wurde unter anderem 1976 die Offizierschule der Luftwaffe nach einem Entwurf des Stararchitekten Ackermann („Olympiadach“ 1972 in München) am Standort Fürstenfeldbruck errichtet.

In den 1980er Jahren wurden die Anpassungen an die neuen Waffensysteme (TORNADO, PATRIOT, ROLAND etc.) durchgeführt, die infrastrukturellen Voraussetzungen für den NATO-Doppelbeschluss in Deutschland geschaffen und über das „Wartime Host Nation Support Program“ (WHNS) Aufnahmekapazitäten für NATO-Verstärkungsstreitkräfte erstellt.

In diese Zeit fiel auch das größte Infrastrukturprojekt der Luftwaffe im Ausland: auf der Holloman Air Force Base in New Mexico / USA entstand ein fliegerisches Ausbildungs-Zentrum mit einem Kostenumfang von ca. 300 Mio. DM.

Eine große Herausforderung für die Infrastrukturorganisation sowohl der Bedarfsträger als auch der Bedarfsdecker war nach der Vereinigung der beiden deutschen Staaten 1990 die Schaffung der Voraussetzungen für eine angemessene Präsenz der Bundeswehr in den neuen Bundesländern. Sie sollte einerseits sehr schnell von statten gehen, andererseits fehlten aber alle dafür notwendigen Konzepte und Organisationsgrundlagen - ein Zustand der noch Jahre dauern sollte. So hatte der damalige Verteidigungsminister Stoltenberg angewiesen, nach Ablauf eines Jahres schwerpunktmäßig 10 Liegenschaften in den neuen Bundesländern nach freier Wahl herzurichten und dort einsatzbereite militärische Einheiten unterzubringen. Der Luftwaffe und der Infrastrukturorganisation gelang es, in den beiden von ihr benannten Luftwaffen-Liegenschaften Holzdorf und Trollenhagen für den Neubau zweier Wirtschaftsgebäude dort die ersten Richtfeste zu feiern und die Standorte pünktlich an ein Ausbildungs- bzw. ein Versorgungsbataillon zu übergeben.

Bei einer weiteren politisch entschiedenen Auswahl an Schwerpunktvorhaben war die Luftwaffe später auch mit dem Radarführungsdienst und dem Ausbau des Flugplatzes Laage zur Stationierung der Waffensysteme MiG-29 und F-4F beteiligt.

Anfang der 1990er Jahre waren die Haushaltsmittel insbesondere für die neuen Bundesländer noch im größeren Umfang verfügbar, mit der schnell wachsenden Zahl an Bauanträgen änderte sich dies aber bald. Um den stetig wachsenden Bedarf zu befriedigen, mussten Infrastrukturmittel zu Lasten der Liegenschaften im Westen „bis an die Schmerzgrenze“ verlagert werden. Parallel hierzu fiel in den 1990er Jahren aufgrund der veränderten politischen Lage fast die gesamte NATO-Finanzierungsbeteiligung für Verteidigungsanlagen in Deutschland weg. Gleichzeitig entfielen, basierend auf der „Hardening Study“⁸²⁹ der NATO, auch alle Forderungen nach Neubau und Erhalt bereits vorhandener NATO-finanzierter Schutzbauten.

Nach 40 Jahren erfolgreicher Infrastrukturbearbeitung in der Verantwortung der Teilstreitkräfte und unter der Leitung ihrer Führungsstäbe kam 1997 der erste bedeutende Einschnitt durch die Zentralisierung der Steuerung der Infrastrukturvorhaben („Planung, Lenkung, Kontrolle“) im Führungsstab der Streitkräfte. In den Kommandobehörden auf der Bedarfsträgerseite sollte lediglich noch die Aufgabe der Bedarfsidentifizierung und der Grundsatzearbeitung für die teilstreitkraftspezifische Infrastruktur verbleiben und fortan als „vorinfrastruktureller Bereich“ bezeichnet werden. In den Führungsstäben der Teilstreitkräfte waren keine Infrastruktur-

⁸²⁹ Eigene militärische Infrastruktur und Liegenschaften sind durch bauliche Maßnahmen gegen Zerstörung zu schützen. Vgl. Generalinspekteur der Bundeswehr / BMVg FÜ H III 2 - Az 32-13-00 vom 03.04.2006, „Teilkonzeption Schutz von Kräften und Einrichtungen im Einsatz“.

dienstposten mehr vorgesehen. Damit endete die Gültigkeit des „Blankeneser Erlasses“ in Bezug auf die Verantwortung der Inspekture für ihre Infrastruktur.

Der Inspekteur der Luftwaffe erkannte jedoch, dass er damit die unmittelbare Information zu Infrastruktursachständen in seinen Verteidigungsanlagen und damit einen nicht unbedeutenden Teil seiner Entscheidungsgrundlagen verloren hätte. Er entschied daher, eine entsprechende Kernkompetenz auf Ebene des Führungsstabes der Luftwaffe zu halten und ließ ab 1. Januar 1997 einen Organisationsstaboffizier (ein Infrastrukturstaboffizier war in der neuen Struktur nicht zulässig) mit entsprechendem ausbildungstechnischen und truppdienstlichen Vorlauf in der Infrastruktur im „Stationierungsreferat“ Fü L IV 3 als Berater des Inspektors in Infrastrukturangelegenheiten, sachverständigen Beobachter und Koordinator des Luftwaffen-Infrastrukturgeschehens einsetzen - ein Modell, dem Jahre später auch der Inspekteur des Heeres folgte.

Mit der Reduzierung des Führungsstabes der Luftwaffe auf drei Stabsabteilungen durch Verschmelzung der Stabsabteilungen I und IV zum 1. April 1997 wechselte dieser Dienstposten zu dem neu aufgestellten Referat für Stationierung und Organisation Fü L I 5.

Obleich der Stelleninhaber keine offizielle Rolle im Infrastrukturverfahren innehatte, etablierte sich von Anfang an ein informelles Verfahren, in dem jede Infrastrukturforderung der Luftwaffe dem Führungsstab der Luftwaffe Fü L I 5 vorgelegt wurde und von dort nach Prüfung, Abgleich mit den Planungen der Luftwaffe und entsprechender Priorisierung für die Luftwaffe an den Führungsstab der Streitkräfte weitergeleitet wurde. Umgekehrt war das Referat Fü L I 5 Ansprechpartner des Bedarfsträgers Luftwaffe für die ministerielle Ebene (Führungsstab der Streitkräfte, Wehrverwaltung, bei Verhandlungen auch Abteilung Haushalt und Bundesministerium der Finanzen, zuletzt im Zusammenhang mit dem „Regierungsflughafen Berlin“ auch mit dem Auswärtigen Amt und der Flughafengesellschaft sowie der Abteilung V „Infrastruktur“ im Streitkräfteamt). Das Verfahren trug sehr zur Verstetigung der mittel- und langfristigen Infrastrukturplanung bei und wurde bis zur Ausgliederung des Führungsstabes der Luftwaffe aus dem Bundesministerium der Verteidigung beibehalten.

In diese Zeit fielen auch die Maßnahmen zur Einnahme der Luftwaffenstruktur 6 sowie die immer noch laufenden Umrüstmaßnahmen für die fliegenden Waffensysteme EUROFIGHTER, NH90 in Holzdorf und das Waffensystem A400M, für das auf dem Flugplatz Wunstorf das größte jemals geplante infrastrukturelle Umrüstprogramm (ca. 350 Millionen Euro) begonnen wurde, um die vorhandenen Einrichtungen diesem technischen Generationensprung anzupassen. Daneben befindet sich der Regierungsflughafen auf dem Gelände des neuen Großflughafens Berlin in Kooperation der Luftwaffe mit dem Auswärtigen Amt und dem Bundeskanzleramt als weiteres Großprojekt (Anteil ca. 200 Millionen Euro) in der Entstehung.

Das endgültige Ende der Ära der militärischen Infrastrukturbearbeitung⁸³⁰ in den Führungsstäben der Teilstreitkräfte kam dann mit deren Ausgliederung aus dem Bundesministerium der Verteidigung im Rahmen der Einnahme der neuen Struktur der Bundeswehr im Jahre 2012.

Die bisherigen Aufgaben des Führungsstabes der Luftwaffe wurden im Wesentlichen dem neu aufgestellten „Kommando Luftwaffe“ übertragen; dort werden die Infrastrukturaufgaben des Referats Fü L I 5 nunmehr von zwei etatisierten Infrastrukturstaboffizieren wahrgenommen. Damit ist ein wesentlicher Mangel der Zentralisierung von 1997 korrigiert worden. Entgegen aller diskutierten Ansätze der Verfechter einer radikalen Zentralisierung der Infrastruktur verbleibt aufgrund der notwendigen spezifischen Kenntnisse und der überwiegend atypischen Infrastruktur der Luftwaffe auch im „Kommando Unterstützungsverbände“ ein Infrastrukturdezernat innerhalb der Luftwaffe (ehemals beim Luftwaffenamt Abteilung POCAR und „Arbeitsmuskel“ des Referats Fü L I 5), welches dort auch zukünftig das Element Infrastruktur unterstützen wird.

⁸³⁰ Infrastrukturbearbeitung ist nicht zu verwechseln mit „Infrastrukturprojektbearbeitung“. Letztere bezeichnet die Planung und Ausführung einzelner oder zusammengehörender Bauprojekte.

Es bleibt zu hoffen, dass die nach wie vor sehr spezifischen und oftmals zeitkritischen Infrastrukturbedürfnisse der Luftwaffe im Rahmen der erneut personell reduzierten Organisation angemessen vertreten und realisiert werden können und dass die unbestreitbaren Vorteile, die sich durch eine engere Zusammenarbeit der militärischen und zivilen Infrastrukturorgane ergeben, nicht durch die Bundeswehrreform geschmälert werden.

Die Definition und die Priorisierung des militärischen Infrastrukturbedarfs, abgeleitet aus den Zielvorgaben des Generalinspektors der Bundeswehr,⁸³¹ verbleibt innerhalb des jeweiligen militärischen Organisationsbereichs auf der Ebene einer Höheren Kommandobehörde.

Die neue zivile Abteilung Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen (IUD) im Ministerium „verantwortet das Prozessmanagement für den Aufgabenbereich und stellt die anforderungsgerechte und wirtschaftliche Unterbringung der zivilen und militärischen Dienststellen der Bundeswehr im In- und Ausland sowie in den Einsatzgebieten sicher“.⁸³²

7.6 Planungsbeitrag der Luftwaffe zum Bundeswehrplan

Um den Planungsbeitrag der Luftwaffe in den Gesamtplanungsprozess der Bundeswehr einordnen zu können, sollte man sich zunächst die Zielrichtung und die verfahrenstechnischen Abläufe vergegenwärtigen. Die Bundeswehrplanung soll Umfang, Struktur, Fähigkeiten und Ausrüstung der Bundeswehr bestmöglich für die Aufgabenerfüllung im Rahmen der verfügbaren Ressourcen gestalten. Sie baut auf den politischen und planerischen Vorgaben der Bundesregierung und der Leitung des Bundesministeriums der Verteidigung auf. Darüber hinaus berücksichtigt sie Entscheidungen der NATO-Streitkräfteplanung.

Während die Bundeswehrplanung als dynamischer Prozess verstanden werden muss, reflektiert der Bundeswehrplan (BwPlan) - als jährliche Dokumentation dieses Prozesses - die Ergebnisse der Planungsarbeit im Bundesministerium der Verteidigung. Der Bundeswehrplan spiegelt dabei den voraussichtlichen Bedarf der Streitkräfte und der Bundeswehrverwaltung wider. Er bildet damit die Grundlage für deutsche Positionen und Beiträge zu Planungsangelegenheiten im Bündnis und in nationalen wie internationalen Gremien sowie für den Voranschlag zum Haushalt und den Beitrag des Bundesministeriums der Verteidigung zur Finanzplanung des Bundes. Die Bundeswehrplanung hat somit Forderungscharakter gegenüber dem Haushalt.

Die Bundeswehrplanung ist wesentlicher Teil der Entwicklung und Realisierung einer Gesamtkonzeption der militärischen Verteidigung. Sie wird vom Generalinspekteur der Bundeswehr gegenüber dem Bundesminister der Verteidigung im Rahmen der politischen Zielsetzung der Bundesregierung verantwortet. Der Bundeswehrplan ist das Instrument, mit dem der Generalinspekteur der Bundeswehr seiner Gesamtverantwortung für die zentrale Bedarfsermittlung einschließlich der Festlegung und Priorisierung von Bedarfsforderungen zur Auftragsbefriedigung gerecht wird. Er legt Art und Umfang der geplanten Weiterentwicklung in den Planungskategorien Organisation, Personal, Rüstung, Infrastruktur und Betrieb sowie die Plankosten in den Ausgabenbereichen fest. Der Generalinspekteur der Bundeswehr bewertet das Erreichen von Art und Umfang der konzeptionellen Ziele.

In der zurückliegenden Zeit wurde der Bundeswehrplan federführend im Führungsstab der Streitkräfte erarbeitet. Die Führungsstäbe der Teilstreitkräfte - also auch der Führungsstab der

⁸³¹ Gemäß bisherigem Erlass „Die Bundeswehrplanung im BMVg“ ist der Generalinspekteur verantwortlich für die Gesamtplanung der Bundeswehr und haben alle Bereiche durch geeignete Maßnahmen und Weisungen die Realisierungsziele zu erreichen.

⁸³² Vgl. www.bmvg.de „Das BMVg stellt sich vor - Bundesministerium der Verteidigung“ (14.03.2013).

Luftwaffe - und die Abteilungen innerhalb des Bundesministeriums der Verteidigung wirkten im Rahmen ihrer Zuständigkeiten mit und erstellten Planungsbeiträge.

Bestimmend für die Planungsarbeit waren der nachstehende „Planungserlass“ und die „Weisung für die Luftwaffe Nr. 2201“, herausgegeben vom Inspekteur der Luftwaffe.

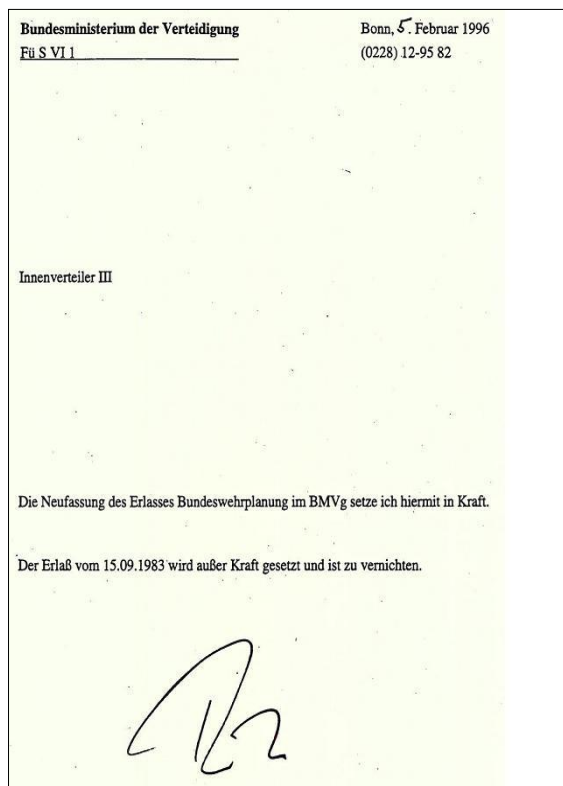


Abb.: Planungserlass von Fü S

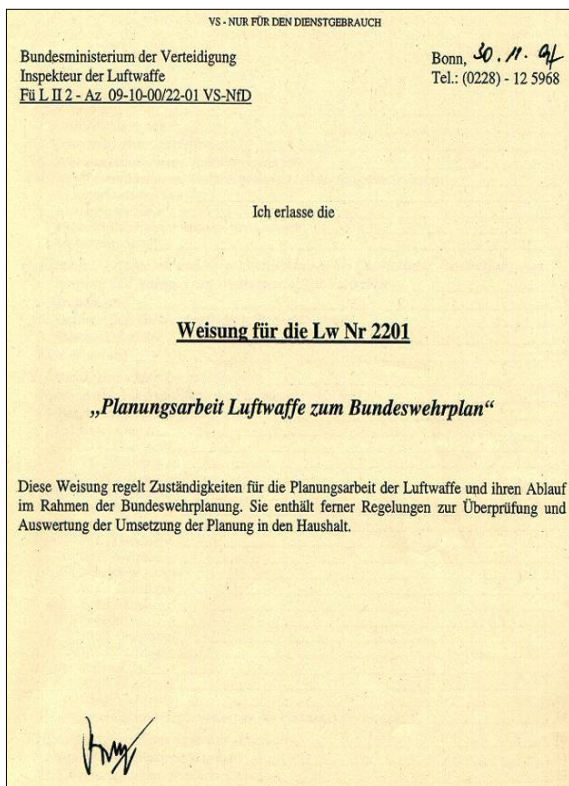


Abb.: Weisung für die Luftwaffe Nr. 2201

Die Erstellung des Bundeswehrplans erfolgte mit zweijährigem Vorlauf zum Haushalt. So wurde z.B. der Bundeswehrplan 2010 im Jahr 2008 entworfen, um zeitgerecht in 2009 für die Aufstellung des Verteidigungshaushaltes 2010 zur Verfügung zu stehen. Die Reichweite der detaillierten, haushaltsnahen Ausplanung war dabei auf den Zeitabschnitt der Finanzplanung des Bundes (vier Jahre) plus ein Jahr begrenzt (d.h. zum Beispiel für den Bundeswehrplan 2010 reichte die Ausplanung vom Jahr 2010 bis einschließlich 2014).

Eine weitergehende grobe Ausplanung erfolgte nur für größere, langfristig angelegte Projekte. Um die angestrebte Verbesserung des Fähigkeitsprofils der Bundeswehr zügig zu erreichen, war die Planung möglichst bruchfrei in die Haushaltsrealität zu überführen. Erst das erlassene Haushaltsgesetz gab das Recht, Finanzmittel für vorbestimmte Zwecke zu verausgaben. Der Bundeshaushalt war dabei insbesondere durch den Grundsatz der „Jährlichkeit“ gekennzeichnet. Nicht „zur Kasse gebrachte“ Haushaltsmittel konnten grundsätzlich nicht auf das nächste Haushaltsjahr übertragen werden. In diesem Kontext war daher die längerfristig angelegte Perspektive des Bundeswehrplans für die Aufstellung des Haushaltes und des Finanzplans des Bundes von hoher Bedeutung. Finanzbedarfe und geplante Zuläufe waren im Bundeswehrplan aus diesem Grund möglichst verlässlich zu erfassen. Dies gelang umso besser, je belastbarer die Informationen über Kosten, Realisierungsrisiken und Beschaffungszeiten waren.

In der Haushaltsanmeldung des Bundesministeriums der Verteidigung konnten nur die Maßnahmen berücksichtigt werden, die haushaltsreif waren. Zur Herstellung der Haushaltsreife war der Finanzbedarf bedarfsgerecht im Bundeswehrplan abzubilden, ein bedarfsbegründendes

Dokument nach „Customer Product Management (CPM)“⁸³³ schlussgezeichnet vorzulegen und die technisch-wirtschaftliche Realisierbarkeit nachzuweisen.

In der Praxis war festzustellen, dass die tatsächliche Realisierung eines Projekts oftmals mit deutlichen Abweichungen hinsichtlich geforderter Qualität, Zeit und Kosten gegenüber der avisierten Planung einherging. Dies hatte erhebliche Auswirkungen auf die Nachhaltigkeit des Bundeswehrplans, auf den Zuwachs erforderlicher Fähigkeiten und damit wiederum auf die Auftragserfüllung der Streitkräfte. Beispielsweise zwangen verzögerte Auslieferungstermine neuer Waffensysteme oder Kostensteigerungen gegenüber dem erlassenen Bundeswehrplan, die Einplanung an die veränderten Daten anzupassen und die bedarfsgerechte Abbildung des Projekts im nächsten Bundeswehrplan wieder herzustellen.

Bei begrenzter „Plafondhöhe“ war der zusätzliche bzw. auf der Zeitachse verschobene Finanzbedarf in der Regel zu Lasten anderer Projekte und deren Fähigkeitsbeiträgen zu kompensieren. Es entstand ein Verdrängungseffekt. Im ungünstigsten Fall konnte es dazu kommen, dass ein anderes Projekt nicht oder nicht mehr im Bundeswehrplan abgebildet und in Folge auch nicht im Haushalt realisiert wurde, nach der Devise: „Jeder Euro kann nur einmal ausgegeben werden“. Für die gewerbliche Wirtschaft konnten sich derartige Verdrängungseffekte und die daraus resultierende erforderliche Schiebung oder Streichung von Projekten mitunter auf die Akquisition von Aufträgen auswirken.

Planungsmaxime in der Luftwaffe

Im Rahmen der Mitwirkung an der Erstellung des Bundeswehrplans plante die Luftwaffe ihre Beiträge als integralen Bestandteil zum streitkräftegemeinsamen Fähigkeitsprofil. Aus der Zusammenfassung der politischen und konzeptionellen Vorgaben hatte die Luftwaffe stets einen konkreten Handlungsrahmen für ihre Material- und Ausrüstungsplanung abgeleitet. Die Verbesserung der Einsatzfähigkeit bildete immer mehr das „Maß aller Dinge“. Für den jeweiligen Einsatz geeignete Ausrüstung musste interoperabel, schnell verlegbar und durchsetzungsfähig sein sowie ein hinreichendes Schutzniveau bieten.

Um den zügigen Einstieg in eine moderne, die erforderlichen Fähigkeiten unterstützende Ausrüstung zu erreichen, konzentrierte die Luftwaffe im Kontext der streitkräftegemeinsamen Priorisierung die Ausrüstungsplanung auf operationell erforderliche Mindestumfänge. Es galt erforderliche Fähigkeiten zu schaffen - der Einstieg in die Qualität war zunächst entscheidend. Um die Koalitions- und Bündnisfähigkeit zu gewährleisten, bildeten Interoperabilität sowie die Befähigung zur „Vernetzten Operationsführung“ weitere wichtige Bestimmungsgrößen für die Planungsüberlegungen der Luftwaffe der Neuzeit.

Planungsarbeit im Führungsstab der Luftwaffe

Die jährliche Planungsarbeit im Führungsstab der Luftwaffe begann üblicherweise unter Federführung des Referats Fü L II 2 mit dem sogenannten „Märzschreiben“ des Führungsstabs der Streitkräfte und der Herausgabe der Durchführungsweisung (Luftwaffe) für die Planungsarbeit. Sie endete mit dem Erlass des Bundeswehrplans des Generalinspektors der Bundeswehr.

Ziel der jährlichen Planungsarbeit der Luftwaffe zum Bundeswehrplan war es, die Luftwaffe auf der Grundlage vorgegebener Rahmenbedingungen, unter Beachtung von Auflagen und der Berücksichtigung / Zuteilung der verfügbaren Ressourcen aufgabengerecht fortzuentwickeln. Dabei war, basierend auf dem begründeten Bedarf und unter Beachtung des vorgegebenen

⁸³³ Das im Jahr 2000 eingesetzte „Customer Product Management /CPM“ regelt die Verfahrensbestimmungen für die Bedarfsermittlung und -deckung in der Bundeswehr (am 24. Mai 2004 von Staatssekretär Peter Eickenboom offiziell erlassen), davor galt der „Allgemeine Umdruck 220“.

Plankostenrahmens, die für die Fortentwicklung der Luftwaffe sowie den Erhalt ihrer Funktionsfähigkeit erforderliche Planungssubstanz festzulegen. Wenngleich dem Bundeswehrplan bei der Erstellung der Haushaltsvoranschläge Forderungscharakter zukam, war bei der Zuordnung von finanziellen Ressourcen die Umsetzbarkeit von Rüstungs-/IT-Projekten in den Haushalt von besonderer Bedeutung, um nicht Planungsvolumen zur falschen Zeit zu beanspruchen.

Die Planungsarbeit zum Bundeswehrplan im Führungsstab der Luftwaffe diente zudem als Grundlage für die Beiträge der Luftwaffe zur Streitkräfteplanung bei NATO und EU.

Datum	HH/BwPI	Termin / Bemerkung	Teilnehmer
Juni / Juli	HH 2012	Kabinettsbeschluss zum Entwurf HH 2012/45. FiPlan	
6. Sept 2011	HH 2012	Einweisung in den HH-Ordner InspL	Lw-Führung StAL I, II, III RL Fü L I 6
6.-9. Sept 2011	HH 2012	1. Lesung HH-Entwurf im Bundestag	
Sept / Okt 2011	HH 2012	Berichterstatter-Gespräch HHA	InspL
Sept / Okt 2011	HH 2012	Verteidigungsausschuss Kapitelberatung	InspL
Sept / Okt 2011	HH 2012	HHA - Beratung EPI 14 21. Sept bis 9. Nov	InspL

Abb.: Beispiel für die Terminplanung Fü L II 2, HH 2012 / BwPlan 2013, Stand 22.02.2011

Im Rahmen der Vorgaben des „Märzschreibens“ erfolgte in der Luftwaffe die Erarbeitung in den Teilschritten:

- Erarbeitung der Bedarfsanmeldung auf Ämterebene.
- Prüfung der Bedarfsanmeldung durch die fachaufsichtsführenden Referate im Führungsstab der Luftwaffe.
- Fertigstellung der Bedarfsanmeldung durch Fü L II 2.
- Abstimmung mit der Hauptabteilung Rüstung für die Entwicklungsanteile.
- Abgabe der Bedarfsanmeldung an den Führungsstab der Streitkräfte Fü S VI 4.
- Priorisierung und Kategorisierung der Bedarfsanmeldung.
- Anpassen der Bedarfsanmeldung an die Vorgaben.
- Finalisieren des Planungsvorschlags und Abgabe an den Führungsstab der Streitkräfte.

Hierbei waren folgende Entscheidungsmeilensteine im Führungsstab der Luftwaffe einzuhalten:

- Abstimmung des Planungsvorschlags auf Referentenebene,
- Referatsleiter- / Stabsabteilungsleiterrunde,
- Einweisung des Inspektors der Luftwaffe in den Planungsvorschlag,
- Planungskonferenz Luftwaffe.

Im Anschluss an die interne Arbeit im Führungsstab der Luftwaffe fanden u.a. im Haushaltsausschuss und im Verteidigungsausschuss die Haushaltsberatungen unter Einbeziehung des Inspektors der Luftwaffe statt.

7.7 Flexible Haushaltsführung im Führungsstab der Luftwaffe

Auch und insbesondere im Führungsstab der Luftwaffe war man sich der Unzulänglichkeiten der „unflexiblen“ Haushaltsführung im Bundeshaushalt schon lange bewusst und griff daher an vorderster Linie erste Initiativen aus dem Bundesfinanzministerium Mitte der 1990er Jahre auf. Die Luftwaffe leistete hier in den Jahren 1995 bis 1997 Pionierarbeit mit der Durchführung eines Truppenversuchs zur flexiblen Haushaltsführung beim Jagdbombergeschwader 34 „Allgäu“ zusammen mit der örtlichen Standortverwaltung.

Im Februar 1996 fand im Bundesfinanzministerium eine Besprechung zur flexiblen Haushaltsführung und ihrer Bedeutung für die Steigerung der Effizienz in der Bundesverwaltung statt, an der auch das Bundesministerium der Verteidigung teilnahm. Im Januar 1998 trat dann das „Haushaltsrechtsfortentwicklungsgesetz“ in Kraft, die flexible Haushaltsführung im Bundeshaushalt war eingeführt.

Nachdem 2004 alle für den Betrieb einer Dienststelle notwendigen Titel flexibilisiert worden waren, nutzte der Führungsstab der Luftwaffe Fü L I 6 ab 2005 die zentralen Ausgleichsmöglichkeiten der flexiblen Haushaltsführung, dem später auch die anderen Bewirtschafter im Verteidigungsministerium folgten.

Der ursprünglich weitgefaste Ansatz der flexiblen Haushaltsführung in der Bundeswehr, die einem Kommandeur vor Ort Einsparungen im Betrieb seiner Dienststelle an anderer beliebiger Stelle wieder einsetzen lässt, konnte sich u.a. aus kameralistischen Gründen nicht durchsetzen.

Die mögliche Übertragung von Haushaltsmitteln im Geschäftsbereich BMVg auf Antrag in Folgejahre wird nicht praktiziert, da in der Regel damit zu rechnen ist, dass überjährige Einsparungen nicht freigegeben werden, sondern im Bundesministerium der Finanzen zur Konsolidierung des Bundeshaushaltes hergenommen werden.

Allerdings wurde eine andere Möglichkeit der Verwendung von eingesparten Haushaltsmitteln, das Verfahren „Flexible Budgetierung“ (FlexBud) in der Luftwaffe intensiv genutzt, um Dienststellen mit STAN-Gerät auszustatten. In der Zeit vor dem IT-Projekt HERKULES waren dies in der Regel Arbeitsplatzcomputer.

Im Führungsstab der Luftwaffe waren insbesondere auf den halbjährlich stattfindenden Haushaltskonferenzen für die Luftwaffe unter Leitung des Referats Fü L I 6 im letzten Jahrzehnt Entscheidungen über Anträge zur „Flexiblen Budgetierung“, wie auch die generelle Lage im „flexiblen Haushaltskreis“, ein zentrales Thema für die beteiligten Kommandobehörden der Luftwaffe.

In der Zeit vor dem IT-Projekt HERKULES wurde ein Großteil der Computer der Luftwaffe über dieses Verfahren beschafft, wodurch die EDV im Verhältnis zu den anderen Teilstreitkräften bei der Luftwaffe wesentlich schneller Fuß fassen konnte. Mit der Einführung von HERKULES und dem Übergang aller „weißen EDV“ an die BWI Informationstechnik GmbH⁸³⁴ durften keine Computer mehr über die „Flexible Budgetierung“ beschafft werden. Hinzu kam in den Jahren 2008 bis 2011 eine generelle Geldknappheit im flexiblen Titelkreis, die keine Freiräume für Erwirtschaftung ließ.

⁸³⁴ Die BWI Informationstechnik GmbH wurde 2006 von Bundeswehr, IBM und Siemens gegründet.

Im Ergebnis hat seit Einführung HERKULES der Umfang der Beschaffungen über „Flexible Budgetierung“ erheblich nachgelassen. Zuletzt wurden über dieses Verfahren diverse See-Container für den Standort Holloman beschafft, die vorher in Miete waren und deren Rücktransport teurer gewesen wäre, als ein Kauf. Ohne die „Flexible Budgetierung“ wären diese Container für teures Geld nach Deutschland gebracht worden und das Fliegerische Ausbildungszentrum in Holloman wäre ohne die dringend benötigten Container geblieben.

Es bleibt zu hoffen, dass dieses sinnvolle Instrument der flexiblen Haushaltsführung auch in Zukunft der Luftwaffe zur Verfügung steht und wieder vermehrt für kostensparende Anwendungsfälle genutzt werden kann.

Die kreative Nutzung der flexiblen Haushaltsführung

Zunächst stand in der gesamten Luftwaffe und so auch im Führungsstab der Luftwaffe die dezentrale Anwendung der flexiblen Haushaltsführung im Fokus der Nutzung. Der Kommandeur einer Dienststelle hatte die Möglichkeit, unabhängig von der finanziellen Ausstattung einzelner Titel in seinem zu bewirtschaftenden Titelkreis ein Maximum an Nutzen für die Auftrags Erfüllung seiner Dienststelle zu generieren.

Die ursprünglichen Ideen der Übertragung von Haushaltsmitteln in Folgejahre und der Nutzung von eingesparten Haushaltsmitteln zur Beschaffung von Ausrüstung für die Dienststellen haben im Laufe der Jahre, wie bereits ausgeführt, immer mehr an Bedeutung verloren. Hauptgrund für diese Entwicklung war, dass immer weniger Haushaltsmittel zur Verfügung gestellt wurden und so immer weniger Reserven im System zur Verfügung standen. Das „Schmiermittel“ der flexiblen Haushaltsführung, die definierte Bandbreite selbstbestimmbarer Finanzschwerpunkte und damit verfügbarer „freier“ Gelder, blieb aus.

Ab 2005 ist dann, aus der Finanznot heraus geboren, eine weitere Variante der flexiblen Haushaltsführung entstanden, die so in der ursprünglichen Konzeption gar nicht vorgesehen war. Zunächst bei Fü L I 6 als zuständiges Referat für die Haushaltsführung und Haushaltsüberwachung, aber nach und nach auch bei den militärischen Bewirtschaftern anderer Teilstreitkräfte, wurde die zentrale Variante der flexiblen Haushaltsführung genutzt, die auch für die Beteiligten im unterstellten Bereich zunächst gewöhnungsbedürftig war.

Insbesondere die massiven finanziellen Unterdeckungen im Bereich der Materialerhaltung der Luftfahrzeuge der Bundeswehr führten in 2009 bis 2011 zu einer intensiven Nutzung dieser Möglichkeiten. So wurden z.B. in 2009 bereits zu Beginn des Jahres in Absprache zwischen Fü L I 6 und dem koordinierenden Bewirtschafter der militärischen Organisationsbereiche im Führungsstab der Streitkräfte Fü S VI 5 unter Nutzung der flexiblen Haushaltsführung Mittel aus den Bereichen „Materialerhaltung Fernmeldegerät, Feldzeug“ und anderen Titeln direkt für den Titel „Materialerhaltung Luftfahrzeuge Bundeswehr“ verfügbar gemacht. Im Jahr 2011 erreichte die verfügbar gemachte Summe einen hohen zweistelligen Millionenbetrag und hat damit ganz wesentlich dazu beigetragen, die Luftfahrzeuge der Luftwaffe trotz finanzieller Engpässe einsatzbereit zu halten. Zwei weitere interessante Steuerungsmöglichkeiten bot die flexible Haushaltsführung:

- Schon in der Haushaltsmittelverteilung zu Beginn des Jahres durch den Fü L I 6 an die Dienststellen konnten Schwerpunkte gesetzt werden. Traditionell vom Parlament in der Billigung des Einzelplanes 14 benachteiligte Titel konnten so ausgeglichen werden. Dazu gehörte in erster Linie der Titel „Dienstreisen“, aber auch der Bereich „Ausbildung“ und die „Titelgruppe 02 für die Übungen in der Luftwaffe“. Mit steuernden Eingriffen konnten (durch Fü L I 6) diese für den Betrieb der Luftwaffe wichtigen Bereiche gestärkt werden.
- Der früher übliche „Geldregen“ am Ende des Jahres in Bereichen, in denen die Truppe wenig oder gar keinen Bedarf hatte, wurde durch zentrale Lenkung der Geldströme in

unterfinanzierte Titel durch FÜ L I 6 ersetzt. Im Dezember eines jeden Jahres wurden Ausgabereste in den Titeln der flexiblen Haushaltsführung in allen Dienststellen der Luftwaffe erfasst und zurückgegeben. Bei FÜ L I 6 liefen dann alle diese Ausgabereste zusammen und wurden meist dem Titel „Materialerhaltung Luftfahrzeuge Bundeswehr“ zugeordnet, in dem aufgrund der regelmäßig zu geringen Ausstattung immer noch am Jahresende offene Rechnungen vorlagen, für die Geld benötigt wurde. Auf diese Weise wurde das der Luftwaffe zur Verfügung stehende Geld „bis auf den letzten Cent“ für einen notwendigen und sinnvollen Zweck ausgegeben.

Zu guter Letzt sei hier noch eine weitere Ausprägung der flexiblen Haushaltsführung genannt, von der jeder Mitarbeiter im Führungsstab der Luftwaffe, aber auch in jeder anderen Dienststelle der Luftwaffe profitieren konnte: die Auszahlung von Prämien im Rahmen des „Kontinuierlichen Verbesserungs- Programms“. Über die flexible Haushaltsführung wurden die Prämien aus den Titeln zur Verfügung gestellt, in denen es aufgrund der Verbesserungsvorschläge zu Einsparungen kam. Das Referat FÜ L I 6 war hier an jedem einzelnen Verbesserungsvorschlag in der Luftwaffe beteiligt und hat die Prämien für die Betroffenen transferiert.

Zusammengefasst lässt sich sagen, dass die flexible Haushaltsführung mit ihren vielfältigen Möglichkeiten und der Stärkung der Verantwortung vor Ort dem Wesen der Luftwaffe entspricht. Folgerichtig wurde und wird sie in der Truppe, in den Kommandobehörden und auch im Führungsstab der Luftwaffe immer intensiv und kreativ genutzt und weiterentwickelt - hin und wieder auch gegen den Widerstand haushalterischer „Kästchendenker“.

7.8 Fluglärm durch Kampfbjets

In Deutschland sind auf militärisch genutzten Flugplätzen Verbände der Luftwaffe und der Alliierten stationiert. Der dadurch bedingte Flugbetrieb wird wegen der Bedürfnisse der zivilen Luftfahrt in definierten Tieffluggzonen absolviert. Die Belastung für Menschen und Umwelt ist seit Bestehen der Luftwaffe ein heftiger und kontrovers diskutierter Aspekt der Notwendigkeit militärischer Landesverteidigung.

Ein Thema, das die Luftwaffe von Beginn an immer wieder beschäftigte, war die Problematik der Lärmbelastung durch Tiefflüge über dem Territorium der Bundesrepublik Deutschland. Schon 1958 ging es dem Inspekteur der Luftwaffe bei einer Kommandeurbesprechung im Juni des Jahres um die Lärmbelastung von Kurorten und Krankenhäusern, nachdem einige Bürgermeister betroffener Orte schriftliche Beschwerden an ihn gerichtet hatten.⁸³⁵

In den 1960er Jahren wurde mit der wachsenden Zahl deutscher Kampfbjets das Thema Fluglärm und damit einhergehend die zunehmenden Tiefflüge immer mehr in das Interesse der Öffentlichkeit gerückt. Die Luftwaffenführung sah sich zunehmend in der Pflicht, zu reagieren. Am 1. November 1967 trat bei den Geschwadern eine neue Anordnung des Führungsstabes der Luftwaffe in Kraft, die eine Mindestflughöhe von rund 250 m vorschrieb, um die Lärmbelastung zu vermindern.⁸³⁶

Der militärische Flugbetrieb wird auf der Grundlage des § 30 Luftverkehrsgesetz - Ausnahmen für Streitkräfte und Polizei - und den in der ZDv 19/2 VS-NfD „Flugbetriebsordnung für die Bundeswehr“ festgelegten Bestimmungen durchgeführt.

Das Bundesministerium der Verteidigung hat jedoch, mit enger Einbindung des Führungsstabes der Luftwaffe, für den militärischen Flugbetrieb Regelungen erlassen, die einerseits die Einsatzbereit-

⁸³⁵ BArch-MA, BL 1/14705, Protokoll der Kommandeurbesprechung 2/1958 vom 20. Juni 1958.

⁸³⁶ Vgl. <http://www.geschichte.luftwaffe.de/portal/a/geschlw/> (20.03.2013).

schaft der fliegenden Besatzungen sicherstellen und andererseits berechnigte Forderungen der Öffentlichkeit auf lärmindernde Maßnahmen berücksichtigen. Danach ist der militärische Flugbetrieb an Werktagen, Wochenenden, gesetzlichen und örtlichen Feiertagen zwar möglich, wird jedoch im Rahmen von Selbstbeschränkungen grundsätzlich nur an Werktagen durchgeführt.

Die Abwicklung des Flugbetriebs an militärischen Flugplätzen erfolgt gemäß flugbetrieblicher Verfahren des Amtes für Flugsicherung der Bundeswehr in Abstimmung mit der Deutschen Flugsicherung GmbH. Derartige Verfahren berücksichtigen die vorhandene Luftraumstruktur, die örtlichen Gegebenheiten, Flugsicherheits- und Lärminderungsaspekte.

Nahezu alle militärischen Flugplätze liegen abseits großer Ballungszentren. Darüber hinaus besitzen sie umfangreiche infrastrukturelle Ausstattungen (z.B. Lärmschutz-, Flugzeugabstell- oder Wartungshallen, Schutzwälle) um im Rahmen der flugbetrieblichen und technischen Abwicklung des militärischen Flugbetriebs die Lärmbelastung auf das unvermeidlich notwendige Maß zu reduzieren.

Nach dem „Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm“ vom 30. März 1971, zuletzt geändert am 16. Dezember 1986, wurden zum Schutz der Allgemeinheit vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Fluglärm-Belastungen an allen militärischen Flugplätzen, auf denen Flugzeuge mit Strahltriebwerken betrieben werden, Lärmschutzbereiche eingerichtet. Die Festlegung von Lärmschutzbereichen für die vom Fluglärm erfassten militärischen Flugplätze erfolgte per Rechtsverordnung durch den Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Verteidigung.⁸³⁷

Mit der Einrichtung von Fluglärmkommissionen an Militärflugplätzen mit Strahlflugzeugen gemäß Weisung des Inspektors der Luftwaffe vom 31. Mai 1989 wurde einer Empfehlung des Bundesrates Folge geleistet, obwohl dies nach dem Luftverkehrsgesetz nicht vorgeschrieben war. Auch das Fluglärmgesetz sah dies nicht vor. Mit Erlass des Bundesministeriums der Verteidigung vom 6. November 1995 war die Möglichkeit zur Einrichtung von Fluglärmkommissionen auch an den Hubschrauber-Flugplätzen gegeben. Die dazu festgelegte Geschäftsordnung sah neben Vertretern kommunaler Behörden und des Landes auch die Beteiligung eines Vertreters der Bundesvereinigung gegen Fluglärm vor. Die Fluglärmkommissionen setzen sich, in Anlehnung an die Zusammensetzung der Kommissionen für Verkehrsflughäfen zusammen aus:

- Vertretern der vom Fluglärm in der Umgebung des Fliegerhorstes betroffenen Gemeinden,
- Vertretern der von der Landesregierung bestimmten Landesbehörden,
- gesetzlichen Vertretern der Landkreise im Umfeld des Fliegerhorstes,
- Vertretern des Fliegerhorstes,
- Vertretern der Standortverwaltungen.

Ein Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm kann geladen werden. Die öffentlichen Interessen sind so aufgrund der Zusammensetzung der Fluglärmkommissionen angemessen vertreten.

Die Fluglärmkommissionen wurden mit dem Ziel gebildet, die vom Lärm betroffenen kommunalen Gebietskörperschaften sowie das jeweilige Bundesland an der Lösung von Lärmbelastungsproblemen zu beteiligen, sowie das Verhältnis zwischen dem fliegenden Verband und den kommunalen Gebietskörperschaften im Umfeld des Fliegerhorstes durch Intensivierung des Informationsaustausches zu fördern und damit zur Erleichterung der Kommunikation und Förderung des gegenseitigen Verständnisses beizutragen. Die Einrichtung der Fluglärmkommission hat sich rückblickend nach Bewertung des Führungsstabs der Luftwaffe bewährt.

⁸³⁷ Vgl. § 4 Luftverkehrsgesetz.

In den 1990er Jahren lebte die Diskussion um Fluglärm und Tiefflug in der Bundesrepublik Deutschland noch einmal vehement auf:

„Obwohl die Bundeswehr die Zahl der Tiefflugübungen drastisch reduziert hat, steht sie unter dem Dauerbeschuss der Öffentlichkeit. [...] Tausende von Bürgern in Bayern ärgern sich über neue Tiefflugpläne der Bundeswehr, fast ein Jahr, nachdem sich Bund und Länder bereits über eine Ergänzung des bestehenden, rund 3.500 Kilometer langen Nachttiefflug-Streckensystems geeinigt hatten. Nachdem am 1. August [1994] die beiden Hälften Deutschlands auch für den Tiefflugbetrieb wiedervereinigt wurden, marschieren jetzt Protestierer aus den neuen Bundesländern gegen die Verantwortlichen der Bonner Hardthöhe.“⁸³⁸

Das Verteidigungsministerium sah sich in dieser Zeit den SPD-regierten Ländern gegenüber, die „den völligen Verzicht“ forderten. Der rheinland-pfälzische Minister Florian Gerster argumentierte in diesem Sinne:

„In Friedenszeiten sind die Tiefflüge zwischen 300 und 450 Meter und Luftkampfübungen über bewohntem Gebiet nicht nötig.“⁸³⁹

Politiker von SPD, Bündnis 90/Die Grünen und PDS sowie die Umweltorganisationen nutzten, wann immer ein Kampfjet abstürzte, diesen Vorfall zu ihrer Forderung, den Tiefflug über Deutschland endgültig abzuschaffen. Sie sahen die Bürger bedroht. Für die SPD war in dieser Zeit Tiefflug ein Thema, das nach der angestrebten Regierungsübernahme in Bonn zu den Akten gelegt würde.

Anlässlich der 6. Sitzung des Umweltausschusses des Deutschen Bundestages am 8. März 1995 wurden der Antrag der SPD auf „Einstellung aller Tiefflüge und Luftkampfübungen über bewohntem Gebiet“ sowie der Antrag von Bündnis 90/Die Grünen zur „Abschaffung aller Tiefflüge“ behandelt.⁸⁴⁰ In einer Sprechunterlage für den Stellvertreter des Inspektors der Luftwaffe zur Vorbereitung dieser Umweltausschuss-Sitzung nahm FÜ L III 4 zu den Themen „Absturzgefahr / Gefährdung von Industrieanlagen“, „Begründung für Tiefflug / Luftkampfübung“ und „Maßnahmen zur Verringerung der Lärmbelastung“ Stellung.⁸⁴¹

In dieser Stellungnahme geht der Führungsstab der Luftwaffe detailliert auf die Problematik ein. Den Forderungen nach einem Tiefflugverbot zur Minimierung einer Absturzgefahr mit der einhergehenden Gefährdung wichtiger Infrastruktur lag offensichtlich die Annahme zugrunde, dass beim militärischen Flugbetrieb die hauptsächliche Gefährdung von Tiefflügen ausgeht. Mit einem solchen Verbot für strahlgetriebene Kampfflugzeuge kann jedoch das Risiko eines Flugzeugabsturzes auf ein bestimmtes Objekt nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Notfälle, die in der Folge zu einem Absturz führen, können sich in allen Flughöhen ereignen. Die Statistik der Flugunfalluntersuchungen weist aus, dass die Zahl der Abstürze bei Tiefflugeinsätzen geringer ist als bei Flügen in mittleren oder großen Höhen.⁸⁴²

Seit langer Zeit befassen sich das Bundesministerium für Verkehr, die Obersten Luftfahrtbehörden der Länder und das Bundesministerium der Verteidigung im Rahmen des „Bund-/Länder-Fachausschusses Luftfahrt“ mit der Frage der Gefährdung von Industrieanlagen hoher Gefährdungskategorie durch den Luftverkehr. Es besteht Übereinstimmung, dass eine grundsätzliche Unterscheidung zwischen zivilem und militärischem Flugverkehr in dieser Frage nicht angebracht

⁸³⁸ http://www.focus.de/politik/deutschland/luftwaffe-krach-um-fluglaerm_aid_149156. FOCUS-Online, Günter Stauch am 09.10.1994.

⁸³⁹ Ebd.

⁸⁴⁰ BArch-MA, BL 1/61235, Lärmschutzkommission.

⁸⁴¹ Ebd., BMVg FÜ L III 4, Sprechunterlage für StvInspL zu VtgA-Sitzung in Vorbereitung UmweltA-Sitzung.

⁸⁴² Ebd.

ist. Die Wirkung von Schutzzonen bietet deshalb bei den geografischen Verhältnissen in Deutschland und der Dynamik moderner Strahlflugzeuge keinen tatsächlich verbesserten Schutz.

Im September 1990 hatte die Bundesregierung den Tiefflug über Deutschland unter 300 Metern bereits grundsätzlich verboten und auf wenige Ausnahmen beschränkt (Überwachung durch das bundeswehreigene System SKYGUARD⁸⁴³). Die Luftwaffe hatte daraufhin die Tiefflugstunden in Deutschland drastisch verringert. Ebenso waren etwa 80% der Luftkampfausbildung und etwa 50 % der Tiefflugausbildung und rund 75 % der Luft/Boden-Waffenausbildung ins Ausland oder über See verlagert worden. Einer kompletten Verlagerung dieser fliegerischen Ausbildung ins Ausland sind allerdings Grenzen gesetzt.



Abb.: Tiefflugüberwachungssystem SKYGUARD

Eine bessere Verteilung der Tiefflugbelastungen wurde 1995 in Abstimmung zwischen Bund und Ländern sowie zwischen dem Amt für Flugsicherung der Bundeswehr und der Deutschen Flugsicherung GmbH durch Einbindung der neuen Bundesländer in das bereits bestehende Tiefflugstreckensystem erreicht.

Mit ihrem Antrag vom 23. April 1997 sprach die Fraktion der SPD den zunehmenden Flugverkehr in der Bundesrepublik Deutschland und die damit verbundene Fluglärmproblematik offiziell im Deutschen Bundestag an. Ursache dafür war der stark gestiegene Fracht- und Personenflugverkehr. Alle Prognosen ließen eine weitere Zunahme der Flugbewegungen erwarten. Die EU-Kommission rechnete deshalb auch mit einer weiteren Zunahme der Lärmbelastung durch den Flugverkehr.

Der Antrag betraf zwar überwiegend die zivile und allgemeine Luftfahrt und die damit zusammenhängenden gesetzlichen Regelungen. Der militärische Flugbetrieb wurde jedoch infolge der

⁸⁴³ SKYGUARD ist ein Tiefflugüberwachungssystem mit Rundumsichtgerät und Lichtkanone und wurde in der Bundeswehr bis 2006 zur Einhaltung der Tiefflug-Bestimmungen eingesetzt. Kennzeichen, Typ und Herkunftsland des Luftfahrzeuges waren auf einem Monitor deutlich erkennbar. Verletzungen der Flughöhen wurden zusätzlich auf Videoband festgehalten und bei der „Flugbetriebs- und Informationszentrale“ (FLIZ) im Luftwaffenamt ausgewertet.

Ausdehnung des Geltungsbereiches des Fluglärmgesetzes auf die militärischen Tieffluggebiete und die militärischen Hubschrauberlandeplätze sowie auf die Einrichtung von Fluglärmkommissionen an militärischen Flugplätzen hinsichtlich ihrer Zusammensetzung und Aufgabenstellung ähnlich wie an Verkehrsflughäfen einschließlich angesprochen.

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN beantragte darüber hinaus zur gleichen Zeit im Jahr 1997, das im Fluglärmgesetz festgelegte Verfahren zur Ermittlung der Lärmschutzbereiche an Verkehrsflughäfen und militärischen Flugplätzen, die zum Betrieb von Flugzeugen mit Strahltriebwerken bestimmt sind, zu differenzieren. Des Weiteren wurde gefordert, zur Festsetzung der Lärmschutzbereiche Fluglärmmessungen anstelle der bisher üblichen Berechnungsmodelle vorzusehen.

Im Jahr 1998 sah sich der Führungsstab der Luftwaffe vermehrt mit der Nachweisführung eines notwendigen Flugbetriebs einschließlich der Tiefflüge mit strahlgetriebenen Kampfflugzeugen über Deutschland konfrontiert und wurde dazu in die entsprechenden Bundestagsausschüsse eingeladen.

So war durch FÜ L III 4 die 72. Sitzung des Verteidigungsausschusses des Deutschen Bundestages am 14. Januar 1998 mit den Tagesordnungspunkten (TOP) 4 „Beratung des Antrages der Fraktion der SPD ‚Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm‘ und TOP 5 „Beratung des Antrages der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ‚Novellierung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm‘ für die Vertreter des Bundesministeriums der Verteidigung vorzubereiten.⁸⁴⁴

Der Führungsstab der Luftwaffe hatte stets klargestellt, dass Tiefflüge zur Herstellung und Erhaltung der Einsatzfähigkeit der Luftfahrzeugbesatzungen bei Tag und Nacht ein unverzichtbarer Bestandteil der fliegerisch-taktischen Ausbildung der Luftwaffe sind. Daraus leitete FÜ L III 4 gegenüber dem Parlament auch die Begründung für den Tiefflug und für Luftkampfübungen ab. Hinsichtlich der Ausdehnung des Geltungsbereiches des Fluglärmgesetzes auf die militärischen Tieffluggebiete war bereits rechtsgültig festgestellt worden, dass, bis auf wenige Ausnahmen, das gesamte Gebiet der Bundesrepublik Deutschland Tieffluggebiet mit einer grundsätzlichen Mindestflughöhe von 1.000 Fuß über Grund (ca. 300 m) für strahlgetriebene Kampfflugzeuge sei.

Für Tiefflüge am Tage existierten keine festgelegten Tiefflugkorridore, sondern hier wurde zur flugbetrieblichen Entflechtung und Lärminderung nach dem Prinzip der freien Streckenwahl verfahren. Eine Ausdehnung des Geltungsbereiches des Fluglärmgesetzes auf den gesamten Bereich der Bundesrepublik Deutschland erschien FÜ L III 4 nicht sinnvoll. Bei den im Antrag erwähnten militärischen Tieffluggebieten wurde seitens FÜ L vermutet, dass es sich um die Tieffluggebiete 250 Fuß (ca. 75 m) handele, deren Nutzung bereits gemäß der ZDv 19/2, Flugbetriebsordnung für die Bundeswehr, ausgesetzt war.

FÜ L III 4 legte weiterhin dar, dass für die Festsetzung der Lärmschutzbereiche bei militärischen Flugplätzen ein Berechnungsmodell genutzt würde, das den Flugbetrieb mit den jeweiligen Luftfahrzeugmustern zugrunde legt. Hierbei wäre ein „Vorsorgezuschlag“ von ca. 3 dB berücksichtigt und somit seien die Unterschiede zwischen dem zivilen und militärischen Flugbetrieb für die Festsetzung der Lärmschutzbereiche an militärischen Flugplätzen hinreichend berücksichtigt.

Im April 1998 wurden die Anträge der SPD und Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm bzw. Novellierung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm abschließend im Verteidigungsausschuss behandelt und letztendlich abgelehnt.

Der umfangreiche Katalog der durch den Führungsstab der Luftwaffe veranlassten Maßnahmen zur Verringerung der Fluglärmbelastung - zum Beispiel Beschränkung der Luftkampfübungen und Luft/Boden- Waffenausbildung, zahlreiche Überflugverbote (Städte, Kernkraftwerke) - macht

⁸⁴⁴ Vgl. BArch-MA, BL 1/61235, BMVg FÜ L III 4 vom 06.01.1998, Sprechunterlage für ParlSts Wilz anl. 72.Sitzung VtgA am 14.01.1998.

deutlich, dass die Luftwaffe große Anstrengungen unternommen hat, um die berechtigten Belange der Bevölkerung mit den Erfordernissen der Verteidigung im Bündnis in Einklang zu bringen.

7.9 Flugsicherheit im Flugbetrieb der Bundeswehr

Die Luftfahrzeuge der Bundeswehr operieren inzwischen weltweit und nehmen täglich am internationalen Flugverkehr teil. Dabei unterliegen die militärischen Luftfahrzeugführer - abgesehen von den spezifischen Besonderheiten im militärischen Flugbetrieb - den gleichen Gesetzen und Bestimmungen wie ihre zivilen Kollegen.

Hinsichtlich der Flugsicherheit im Flugbetrieb der Bundeswehr kommt dem Inspekteur der Luftwaffe eine besondere Rolle zu: Bis 2012 war ihm als Abteilungsleiter im Bundesministerium der Verteidigung die Gesamtverantwortlichkeit für die Flugsicherheit im Flugbetrieb in den Streitkräften übertragen. Über die Zuständigkeiten der Teilstreitkräfte und deren Inspektore hinweg war die Wahrnehmung und die Weiterentwicklung der Flugsicherheitsarbeit ein Aufgabenbereich, der ausschließlich im Führungsstab der Luftwaffe wahrgenommen wurde.

Die Umsetzung des Aufgabenbereichs Flugsicherheit erfolgte durch den „General Flugsicherheit in der Bundeswehr“, bis zur Umgliederung 2013 im Luftwaffenamt in Köln-Wahn. Dieser überwacht und überprüft die Beachtung aller für die Sicherheit im Flugbetrieb der Bundeswehr erlassenen Vorschriften, untersucht und analysiert Unfälle, erstellt Erfahrungsberichte, macht Verbesserungsvorschläge und stellt Forderungen zur Erhöhung der Flugsicherheit.

Flugsicherung und Flugsicherheitsaspekte in der Luftwaffe

Eine wichtige Komponente der Flugsicherheit im Flugbetrieb der Bundeswehr ist die Organisation und das Management der Flugsicherung. Der ständig wachsende zivile Luftverkehr im Zusammenwirken mit dem militärischen Flugbetrieb erforderte für den Bereich Luftverkehrsmanagement schon seit Jahrzehnten eine länderübergreifende Kooperation in Europa. Alle Beteiligten aus den Bereichen Politik, Flugsicherungsdienste, Luftraumnutzer, Flughafenbetreiber und nicht zuletzt das Militär - in der weiteren Betrachtung fokussiert auf die Luftwaffe mit ihrem Führungsstab - sind zur Kooperation verpflichtet.

Die europäischen militärischen Vertreter sind in zahlreichen Gremien der Agentur EUROCONTROL, der EU Kommission und der NATO vertreten, um ihre Interessen einzubringen. Das „Amt für Flugsicherung der Bundeswehr“ (AFSBw) allein entsendet Flugsicherungsstabsoffiziere zu derzeit 21 verschiedenen Gremien in Brüssel, z.B. zu EUROCONTROL oder dem „NATO Air Traffic Management Committee“. Aus militärischer Sicht aktuelle wichtige Vorhaben sind u.a.

- die geplanten bzw. zur Umsetzung anstehenden EU Durchführungsverordnungen wie z.B. „Flexible Use of Airspace“,
- ein „Single European Sky Air Traffic Management Research“, das unter Einbeziehung der Industrie eine Harmonisierung im europäischen Luftverkehrsmanagement erreichen soll und die
- Umsetzung des „NATO Deployable ATM Component Concept“, welches die „NATO Reaction Forces“ wirksam weltweit unterstützen soll.⁸⁴⁵

In Deutschland nimmt das „Amt für Flugsicherung der Bundeswehr“ mit Sitz in Frankfurt am Main die Fachaufgaben der Militärischen Flugsicherung für den Gesamtbereich des Bundesministeriums der Verteidigung teilstreitkraftübergreifend wahr. Bei Aufstellung der Bundeswehr gab es für alle

⁸⁴⁵ Vgl. www.afsbw.de/index.php/news/aktuelles/13-flugsicherung/flugsicherung-in-europa (06.02.2013).

Belange der militärischen Flugsicherung zunächst nur ein Fachreferat im Bundesministerium der Verteidigung. Später wurden bei den Luftwaffengruppen Nord und Süd Fachdezernate für Flugsicherung geschaffen, die jeweils in ihrem Bereich für den Aufbau und den Betrieb der militärischen Flugsicherungsdienste zuständig waren.

In Köln-Wahn entstand zur Versorgung der neuen Dienste und der Flugzeugführer mit Fluginformationsunterlagen die „Militärische Zentrale für Nachrichten für Luftfahrer“ (MiZNfL). Der stetige Aufbau der Luftwaffe und das damit verbundene wachsende militärische Flugaufkommen machten bald eine formelle Vereinbarung über die Abgrenzung der Verantwortlichkeiten zwischen der zivilen und der militärischen Flugsicherung erforderlich. Die erste Ressortvereinbarung zwischen dem Bundesministerium der Verteidigung - federführend im Führungsstab der Luftwaffe ausgearbeitet - und dem Bundesministerium für Verkehr trat am 14. Mai 1959 in Kraft.

Damit wurde dem Bundesministerium der Verteidigung die Zuständigkeit für die Flugsicherungsdienste an den von der Bundeswehr betriebenen Flugplätzen übertragen. Da der neu entstandene militärische Flugsicherungskontrolldienst insgesamt einheitlicher Regelungen bedurfte, richtete man Mitte 1959 die „Zentralstelle für militärische Flugsicherung“ (ZMFS) ein. Im Zuge weiterer Ressortverhandlungen konnte bei der „Zentralstelle der Bundesanstalt für Flugsicherung“ (BFS/Z) in Frankfurt/Main am 1. April 1964 die "Verbindungsstelle der Bundeswehr zur BFS" ihre Arbeit beginnen.

Am 27. April 1970 einigten sich die parlamentarischen Staatssekretäre Berkhan (BMVg) und Börner (BMV), die bis dahin verzweigte Organisation der für militärische Flugsicherungsdienste zuständigen Dienststellen in einer kommandoähnlichen Dienststelle zusammenzufassen. Am 1. Oktober 1971 wurde das „Amt für Flugsicherung der Bundeswehr“ (AFSBw) aufgestellt, das durch die Zusammenfassung der „Zentralstelle für militärische Flugsicherung“ sowie der „Verbindungsstelle der Bundeswehr zur BFS“ gebildet und in der Bundesanstalt für Flugsicherung eingerichtet wurde. Hinzu kamen die Verbindungsoffiziere der amerikanischen, britischen und kanadischen Streitkräfte, der Teilstreitkräfte Heer und Marine sowie des Radarführungsdienstes.

Fachlich war das „Amt für Flugsicherung der Bundeswehr“ unmittelbar dem Führungsstab der Luftwaffe im Bundesministerium der Verteidigung unterstellt. Die truppendienstliche Unterstellung wechselte mehrmals (seit dem 1. Juli 1997 Luftwaffenamt).⁸⁴⁶

Erhalt der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und Verkehrszulassung

Unter Berücksichtigung der europäischen Vorschriften ist das nationale Luftverkehrsgesetz (LuftVG) einschließlich dessen Durchführungsbestimmungen die Grundlage für die weitere Luftfahrtgesetzgebung in Deutschland und damit auch ein wesentlicher Aspekt der Flugsicherheit. Sowohl die EU-Verordnung als auch das Luftverkehrsgesetz ermöglichen der Bundeswehr, zur Erfüllung ihrer besonderen Aufgaben unter Berücksichtigung der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung von diesen Vorschriften abzuweichen.⁸⁴⁷ Mit der Genehmigung zur Abweichung ist jedoch die Verpflichtung verbunden, dafür zu sorgen, dass bei der Erfüllung dieser besonderen Aufgaben so weit als durchführbar den Zielen dieser Verordnung bzw. dieses Gesetzes gebührend Rechnung getragen wird. Die Verwaltungszuständigkeiten hierzu werden für den Dienstbereich der Bundeswehr durch deren Dienststellen nach den Bestimmungen des Bundesministeriums der Verteidigung wahrgenommen. Das Bundesministerium der Verteidigung hat hierzu verschiedene Verwaltungsvorschriften erlassen sowie Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten festgelegt. In diesem Zusammenhang ist insbesondere die Zentrale Dienstvorschrift (ZDv) 19/1 („Das Prüf- und

⁸⁴⁶ Vgl. <http://www.luftwaffe.de/portal/a/luftwaffe> (06.02.2013).

⁸⁴⁷ Neben der Bundeswehr dürfen auch die Bundespolizei, die Polizei sowie die auf Grund völkerrechtlicher Verträge in der Bundesrepublik Deutschland stationierte Truppen von den Vorschriften abweichen.

Zulassungswesen für Luftfahrzeuge und Luftfahrtgerät der Bundeswehr“) maßgebend. Federführend für diese Vorschrift war im Bundesministerium der Verteidigung der Führungsstab der Luftwaffe mit dem Referat FÜ L II 1.

Die ZDv 19/1 beinhaltet im Wesentlichen die Prüfordnung für die Muster-, Stück- und Nachprüfung, die Zulassungsordnung bezüglich der Muster- und Verkehrszulassung sowie die Prüfordnung für Prüfpersonal.

Die Wahrnehmung der Aufgaben im Rahmen der jeweiligen Prüfordnung ist nicht zuletzt aufgrund unterschiedlicher Zuständigkeiten gemäß § 87a und § 87b Grundgesetz zum einen dem Organisationsbereich Rüstung (Bedarfsdeckung) und zum anderen den Teilstreitkräften (Nutzung) zugeordnet.

Wahrnehmung der Flugsicherheitsaufgaben durch den Führungsstab der Luftwaffe

Im Führungsstab der Luftwaffe war zuletzt das Referat FÜ L III 4 für den Bereich Flugsicherheit zuständig. Beispielhaft können hier aus unterschiedlichen Protokollen die Aktivitäten des Führungsstabs der Luftwaffe zum Ende der 1990er Jahre genannt werden:

- „EURAC-Tagung [...] (European Air Chiefs Conference) [...] 21.-25.Mai 1998: Thema: Luftraumorganisation und Flugsicherheit. GL Mende trägt zu den Ergebnissen eines durch die Lw gesponserten Expertentreffens von 15 EURAC-Mitgliedern vom 01. und 02.09.1997 vor. Es wird vorgeschlagen, eine einheitliche EURAC Richtung [...] zu erarbeiten. Von allen Mitgliedern angenommen.“
- „Ergebnis des EURAC Preparation Meetings vom 04.02.1999, Agenda für nächstes EURAC-Meeting: Topic: Air Traffic Control Certification, eingebracht durch Schweden.“⁸⁴⁸
- „Arbeitsergebnisse 20. Sitzung DEU-FRA-Militärische Zusammenarbeit, (UAG LuSK)⁸⁴⁹: Infoaustausch durch direkte Zusammenarbeit Flugsicherheitsdienststellen, Organisation jährliches gemeinsames Flugsicherheitsseminar, Austausch von Lehrgangsplätzen, Einbringen StOffz auf Ebene MOD.“⁸⁵⁰

Das Fehlermeldesystem für den Flugbetrieb in der Bundeswehr - ein wichtiger Beitrag zur Flugsicherheit

In seiner besonderen Rolle hinsichtlich der Gesamtverantwortlichkeit für die Flugsicherheit im Flugbetrieb in den Streitkräften hatte der Inspekteur der Luftwaffe, Generalleutnant Kreuzinger-Janik, am 14. Dezember 2011 mit der Inbetriebnahme eines „Fehlermeldesystems für den Flugbetrieb in der Bundeswehr“ bei der Dienststelle „General Flugsicherheit in der Bundeswehr“ einen Meilenstein in der Flugsicherheitsarbeit und der kulturellen Weiterentwicklung im Umgang mit Fehlern im Flugbetrieb gesetzt.

Mit der Einführung eines freiwilligen Fehlermeldesystems neben den bereits etablierten Meldeverpflichtungen im Flugbetrieb sollten potenziell flugsicherheitsgefährdende Entwicklungen und Tendenzen durch die freiwillige Meldung von Fehlern im Flugbetrieb frühzeitig erkannt und identifiziert werden können.

Da eine Weiterentwicklung immer auch Veränderungen beinhaltet, waren erstaunliche Widerstände zu überwinden, die sich zum einen aus den Beharrungskräften der bestehenden Flugbetriebsorganisation und zum anderen aus dem Rechtsrahmen der vorhandenen Dienstvorschriften und der Wehrdisziplinarordnung ergaben.

⁸⁴⁸ Vgl. BArch-MA, BL 1/61531.

⁸⁴⁹ Unterarbeitsgruppe Luftstreitkräfte.

⁸⁵⁰ BArch-MA, BL 1/59770, BMVg FÜ L III 1 vom 20.04.1999.

Es wurden zunächst scheinbar unüberwindliche Hindernisse aufgezeigt, die gegen den Aufbau eines neuen Meldesystems - neben den bereits in den Dienstvorschriften etablierten Meldeverpflichtungen zu Zwischenfällen und Flugunfällen - sprechen würden. Die vorgetragenen Hinderungsgründe für eine Einführung reichten von dem Verdacht, dass das System zur Illoyalität gegenüber Vorgesetzten missbraucht werden könnte, bis zur Befürchtung, dass das Denunziantentum durch ein solches Meldesystem befördert werden könnte.



Abb.: Der Inspekteur der Luftwaffe, Generalleutnant Kreuzinger-Janik, bei der Inbetriebnahme des Fehlermeldesystems für den Flugbetrieb

Im ministeriellen Mitzeichnungsverfahren, das nahezu 40 Referate einband, wurde ein Konzept zur Einführung eines Fehlermeldesystems für den Flugbetrieb in der Bundeswehr abgestimmt, in das sowohl wissenschaftliche Erkenntnisse als auch die Überzeugung der Experten in der internationalen Luftfahrt, dass mit der Analyse von freiwillig gemeldeten Fehlern im Flugbetrieb Zwischenfälle und darüber hinaus Flugunfälle verhindert werden können, eingeflossen waren.

Die zivile Luftfahrt hatte sich seit geraumer Zeit zum Ziel gesetzt, über die gesetzliche Verpflichtung der Luftfahrtbetriebe zur Einführung eines Sicherheitsmanagementsystems, in dem das Fehlermeldesystem ein integraler Bestandteil ist, weltweit bei zunehmendem Luftverkehr die Anzahl der Zwischenfälle und Flugunfälle zu verringern.

Andere Nationen, die bereits ein freiwilliges „Reportingsystem“ eingeführt hatten, belegten anhand ihrer Erfahrungen und überzeugender Statistiken, dass mit der engagierten Nutzung eines Fehlermeldesystems durch die am Flugbetrieb beteiligten Personengruppen, deutliche Erfolge in der Reduzierung der Zwischenfallraten erreicht werden konnten.

Entscheidend für den Erfolg eines solchen Meldesystems sind die Veränderung der Kultur im Umgang mit Fehlern und die Bereitschaft zur Schaffung einer „lernenden Organisation“. Vorgesetzte in allen Ebenen müssen willens sein, die Ergebnisse aus der Fehleranalyse in Veränderungen der Organisationsstrukturen einfließen zu lassen. Bis die gewünschte Kultur im Umgang mit Fehlern bei allen am Flugbetrieb Beteiligten ausgeprägt ist, wird die Bundeswehr noch einige Jahre benötigen. Gleichwohl ist es eine „conditio sine qua non“, alles zu unternehmen, was fatale Zwischenfälle und Flugunfälle verhindern hilft.

Es war die Gunst der Stunde in der Ära des Führungsstabs der Luftwaffe als Abteilung im Ministerium und mit der Rolle des Inspekteurs der Luftwaffe als Gesamtverantwortlicher für die

Flugsicherheit im Flugbetrieb der Bundeswehr, dass der damals amtierende Inspekteur der Luftwaffe, Generalleutnant Arne Kreuzinger-Janik, allgemeingültige Vorgaben zum Umgang mit dem neuen Meldesystem herausgeben konnte. Diese Erklärung an alle Vorgesetzten und an alle am Flugbetrieb in der Bundeswehr Beteiligten im Einvernehmen mit den jeweiligen Inspektoren und der Abteilung Recht war ein zielgerichteter Appell, in dem Vorgesetzte aufgefordert werden, Personen, die offen und freiwillig über Fehler im Flugbetrieb berichten, nicht zu benachteiligen.

VS - NUR FÜR DEN DIENSTGEBRAUCH

Inspekteur der Luftwaffe

Bonn, 13. Dezember 2011
TEL 9290
FAX 6988

Verteiler

02110077 Erklärung des Inspektors der Luftwaffe als Gesamtverantwortlicher für die Flugsicherheit in der Bundeswehr zur Inbetriebnahme des Fehlermeldesystems (FMS) für den Flugbetrieb in der Bundeswehr zum 14.12.2011

*Soldatinnen und Soldaten,
Zivile Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter,*

Mit der Einführung eines freiwilligen Fehlermeldesystems neben den bereits etablierten Meldeverpflichtungen im Flugbetrieb sollen potenziell flugsicherheitsgefährdende Entwicklungen und Tendenzen durch die freiwillige Meldung von Fehlern im Flugbetrieb frühzeitig identifiziert werden.

Ich habe General Flugsicherheit in der Bundeswehr mit dem Aufbau eines dieser Zielsetzung folgenden Fehlermeldesystems für den Flugbetrieb in der Bundeswehr beauftragt. Zum 14.12.2011 wird das Team FMS seine Arbeit aufnehmen.

Das FMS basiert auf dem vertrauensvollen Umgang mit Fehlern im Flugbetrieb und bedarf der Entwicklung einer Fehlerkultur bei Vorgesetzten und allen am Flugbetrieb der Bundeswehr Beteiligten, die das Lernen aus Fehlern und nicht die Ahndung schuldhaften Verhaltens zum Gegenstand hat.

Um dieses Ziel zu unterstützen, fordere ich im Einvernehmen mit den Herren Inspekteur des Heeres und Inspekteur der Marine alle Vorgesetzten und am Flugbetrieb Beteiligten auf, dass Personen, die über Ereignisse oder Fehler im Flugbetrieb unter Nutzung des FMS berichten, nicht benachteiligt werden. Gleichzeitig werden alle Vorgesetzten angehalten, in ihrem jeweiligen Verantwortungsbereich im Sinne des Lernens aus Fehlern für einen proaktiven Umgang mit Fehlern einzutreten.

Ich sichere allen am Flugbetrieb in der Bundeswehr Beteiligten zu, dass ihre Meldung an das FMS, sofern diese keine Straftat beinhaltet, durch das Team FMS nur zur Verbesserung der Flugsicherheit herangezogen wird.

*Hals- und Beinbruch
Ihr
Arne Kreuzinger-Janik*

Abb.: Inspekteurbrief zum Fehlermeldesystem

7.10 Die Flugbereitschaft BMVg und der Parlamentarische Lufttransport

Die an ein zeitgemäßes Lufttransportmittel für die Staats- und Regierungsführung gestellten operationellen Kernforderungen beinhalten im Wesentlichen die uneingeschränkte Teilnahme am weltweiten, allgemeinen und militärischen Luftverkehr bei Tag und Nacht, bei jedem Wetter sowie nach Sicht- und Instrumentenflugregeln. Dabei ist die Forderung zur Einhaltung und Erfüllung geltender internationaler gesetzlicher Voraussetzungen und Regelwerke des weltweiten Luftverkehrs ebenso wie die nach weitgehend ermüdungsarmem Reisen zu berücksichtigen. Für die Funktionsträger der politisch-parlamentarischen Ebene, insbesondere für die jeweiligen Regierungen, sind daher flexible, jederzeit verfügbare und möglichst multifunktionale Lufttransportmöglichkeiten großer Reichweite mit umfassenden, stabilen und sicheren Kommunikationsmöglichkeiten bereitzustellen. Der Kommunikationsbedarf geht dabei mittlerweile weit über die reinen Telefonanwendungen hinaus. Er beinhaltet unter anderem Internetzugänge, Satellitenkommunikation und am oberen Rand des Leistungsspektrums auch möglichst breitbandige quasi-Echtzeitdatenübertragungen im globalen Rahmen einschließlich notwendiger Verschlüsselungen.

Für die Bundesrepublik Deutschland stellt die Bundeswehr diese Lufttransportkapazitäten als Teil eines insgesamt übergreifenden, strategischen und taktischen Lufttransportauftrages bereit. Die dafür zuständige Flugbereitschaft des Bundesministeriums der Verteidigung, kurz „Flugbereitschaft BMVg“, ist ein militärischer Verband der Luftwaffe. Der Auftrag des Verbandes umfasst heute die vier Teilaufgaben

- Lufttransporteinsatz (u.a. Luftbetankung und Air MedEvac⁸⁵¹),
- Passagier- und Frachtabfertigung,
- Herstellen und Erhalten der Einsatzbereitschaft und die
- Abwicklung des Regierungs- und Staatsflugbetriebes (Parlamentarischer Lufttransport).

Der Parlamentarische Lufttransport enthält die umfassenden, weltweiten Transportleistungen für Mitglieder der Staatsführung, für die Bundesregierung, für Parlamentsangehörige und andere Vertreter des politisch-parlamentarischen Bereiches.

Die Flugbereitschaft BMVg wurde am 1. Februar 1957 in Dienst gestellt und war ursprünglich nur als kleine Lufttransportstaffel zur „Erledigung spezieller Aufträge“ im Bereich des Verteidigungsministeriums bestimmt. Der Flugbetrieb wurde mit der Überführung einer De Haviland DH 114 Heron von Großbritannien nach Köln-Wahn aufgenommen.



Abb.: De Haviland DH 114 Heron

⁸⁵¹ Air Medical Evacuation (AirMedEvac) bezeichnet den Abtransport verletzter Personen aus unsicheren Gebieten oder deren Verbringung in qualifizierte medizinische Versorgung per Lufttransport.

1968 brach das „Jet-Zeitalter“ für die Flugbereitschaft an. Am 28. November 1968 übernahm der damalige Inspekteur der Luftwaffe, General Steinhoff, die erste Boeing B-707 und gab ihr den Namen „*Otto Lilienthal*“.⁸⁵² Die letzten zwei außer Dienst gestellten Boeing B-707 wurden am 26. August 1997 durch die VEBEG⁸⁵³ an die NATO AEW&C Programme Management Organisation NAPMO in Brunssum/Niederlande verkauft.



Abb.: Boeing B-707 der Flugbereitschaft

Mit der Wiedervereinigung Deutschlands im Jahre 1990 übernahm die Flugbereitschaft BMVg auch Flugzeugführer, Flugbegleiter (erstmal weiblich) und Luftfahrzeuge des Transportgeschwaders 44 (Flugzeugmuster TU 134, TU 154, IL 62, Mi 8 S) und der Verbindungsfliegerstaffel 14 (Let 410) der Nationalen Volksarmee und stellte damit u.a. den „Shuttle-Verkehr“ in die neuen Bundesländer und nach Berlin sicher. Von der Interflug („Staatsluftfahrtgesellschaft“ der ehemaligen DDR) wurden drei Luftfahrzeuge vom Typ Airbus A 310 über die „Treuhand-Gesellschaft“ übernommen. Zwei dieser Flugzeuge (später Taktisches Kennzeichen 10+21 und 10+22) wurden bei Lufthansa-Technik in Hamburg zu VIP-Versionen umgebaut. Die Taufe erfolgte durch den Verteidigungsminister Volker Rühle - nach entsprechender Vorbereitung dieser Maßnahme durch den Führungsstab der Luftwaffe - auf die Namen „*Konrad Adenauer*“ (10+21) und „*Theodor Heuss*“ (10+22).

Die immense Vielfalt der gleichzeitig betriebenen Luftfahrzeugmuster wurde in den Jahren 1996 bis 2000 nach intensiven Wirtschaftlichkeitsuntersuchen gründlich bereinigt. Die Lufttransportkapazitäten für den politisch-parlamentarischen Bereich auf der Mittel- und Langstrecke konzentrierten sich ab diesem Zeitpunkt auf:

- sechs Luftfahrzeuge Bombardier Challenger 601 und
- zwei Luftfahrzeuge Airbus A 310 „VIP“ (ein Airbus seit 2011 außer Dienst)⁸⁵⁴ sowie
- ein Luftfahrzeug Airbus A 310 für Personentransport.⁸⁵⁵

Für die Kurzstrecke wurden drei Eurocopter-Hubschrauber Cougar AS-532 in Berlin-Tegel auf dem militärischen Teil des Flughafens stationiert.⁸⁵⁶

⁸⁵² Ebd.

⁸⁵³ Die VEBEG GmbH ist die bundeseigene Treuhandgesellschaft zur Verwertung von ausgemustertem Eigentum des Bundes und anderer öffentlicher Auftraggeber.

⁸⁵⁴ Aero.de, erschienen am 5. Juli 2011, „Die Flugbereitschaft stellt ‚Theodor Heuss‘ außer Dienst“.

⁸⁵⁵ Zusätzlich wurden vier Airbus A 310 für den militärischen Lufttransport in Köln/Wahn eingesetzt.

⁸⁵⁶ Vgl. BMVg FÜ L II 4 - Az 90-15-00, Hintergrundinformation vom 04.01.2006.

Im gleichen Zeitraum wurden die „Richtlinien für den Einsatz von Luftfahrzeugen der Flugbereitschaft BMVg zur Beförderung von Personen des politischen und parlamentarischen Bereichs“ federführend durch die Abteilung Recht im Bundesministerium der Verteidigung - unter Beteiligung des Führungsstabs der Luftwaffe - grundsätzlich überarbeitet.⁸⁵⁷

In den Folgejahren befasste sich der Führungsstab der Luftwaffe im Themengebiet Flugbereitschaft insbesondere mit Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen und Verbesserungen der Transportqualität des politisch-parlamentarischen Bereichs. Im Zusammenhang mit der Modernisierung der Mittelstreckenflotte wurden neue Formen der Zusammenarbeit mit der Industrie im Rahmen von Kooperationsmodellen intensiv untersucht, mit dem Ziel die Betriebskosten auf Dauer zu senken und planbarer zu machen. Hinzu kamen aufwändige operative und technische Bewertungen der am Markt verfügbaren Luftfahrzeuge.

Im Zuge der operativen Bewertungen fanden im Führungsstab der Luftwaffe erste Überlegungen zur Erweiterung des Aufgabenspektrums der militärischen Transportaufgaben der Flugbereitschaft hinsichtlich des Airbus A 310 statt. Als Ergebnis wurden in der Folgezeit vier Airbus A 310 zu Mehrzweck-Transportflugzeugen mit der Bezeichnung „Multi Role Transport“ (MRT) umgebaut. Neben der Verwendung als MedEvac-Flugzeuge können diese auch für den Truppen- oder Frachttransport genutzt werden.⁸⁵⁸

Um der NATO-Forderung zur Verbesserung der strategischen Luftbetankungskapazitäten gerecht zu werden, wurden diese vier Airbus A 310 zusätzlich zu Tankflugzeugen umgerüstet. Damit verfügt die Luftwaffe erstmals über die Fähigkeit zur strategischen Luftbetankung. Durch den Einbau von internen Zusatztanks und eines entsprechenden „Rüstsatz Luftbetankung“ wandelt sich der Airbus A 310 MRT zum MRTT (Multi Role Transport Tanker).⁸⁵⁹



Abb.: Luftbetankung von EUROFIGHTER durch A 310 MRTT

Für den parlamentarischen Lufttransport stellte die Flugbereitschaft BMVg von Beginn an eine in Kapazität und Reichweite gemischte Flotte von Transportluftfahrzeugen für die Lang-, Mittel- und Kurzstrecke bereit. Technische Beanstandungen und ein alters- und belastungsbedingt stetig steigender Wartungs- und Instandsetzungsaufwand führten immer häufiger zu Einschränkungen

⁸⁵⁷ BMVg R I 2 - Az 43-70-10-10 vom 01.04.1998 und vom 19.12.2001.

⁸⁵⁸ Vgl. <http://www.luftwaffe.de> (16.02.2013).

⁸⁵⁹ Die Fähigkeit zur Luftbetankung auf der Langstrecke durch eigene Luftfahrzeuge ist für die Bundeswehr neu. Am 5. Februar 2009 wurden erstmalig vier EUROFIGHTER durch einen A-310 MRTT zur Luftfahrtschau im indischen Yelahanka begleitet und in der Luft betankt. Der Einsatz erfolgte während der Erprobungsphase bei der Wehrtechnischen Dienststelle 61 in Manching.

in der technischen Verfügbarkeit der Luftfahrzeuge.⁸⁶⁰ Insbesondere die Systeme der Mittelstrecke standen dabei im Fokus der Betrachtungen. Eine umfassende Modernisierung war unumgänglich. Die „neue“ Flotte besteht seitdem aus

- zwei Airbus A 340-313X,
- zwei Airbus A 319 CJ,
- vier Bombardier Global 5000 und
- drei Eurocopter-Hubschrauber COUGAR AS-532.⁸⁶¹

Mit diesen modernen und nahezu weltweit genutzten, vielseitig einsetzbaren Luftfahrzeugen kann den Aspekten Funktionalität, Wirtschaftlichkeit und Planungssicherheit bei gesteigerter Flexibilität und größerem Einsatzspektrum Rechnung getragen werden.



Abb.: Außenminister Westerwelle fliegt erstmalig mit der neuen Regierungsmaschine

Die Fähigkeit zu Präzisionsanflügen unter Instrumentenflugbedingungen zu jedem technisch und infrastrukturell dafür ausgestatteten militärischen oder zivilen Flughafen ist nun gegeben. Flugplanung, Flugvorbereitung und auch Flugdurchführung werden durch die Nutzung moderner elektronischer Hilfsmittel, vergleichbar denen der kommerziellen Luftfahrt, erheblich vereinfacht.

Ein Beispiel für diese Verbesserungen ist die Nutzung des „Electronic Flight Bag“, also das „papierlose Cockpit“. Erforderliche Unterlagen, von der Checkliste bis hin zu Informationen über Flugwege, Verfahren im Anflug auf und bei Abflug von Flughäfen, sowie Informationen zu Funkverbindungen, Frequenzen und Wegmarken entlang des Flugweges werden nun auf elektronischem Wege bereitgestellt.

Kurzstreckenflüge mit Kleinstdelegationen werden vor allem mit den in Berlin-Tegel stationierten Hubschraubern durchgeführt. Für mittlere Flugstrecken stehen die Luftfahrzeuge Airbus A 319 sowie Bombardier Global 5000 und für große Fluggastgruppen auf Langstrecken der Airbus A 340 aus dem ehemaligen Bestand der Deutschen Lufthansa zur Verfügung.

Die Umrüstung dieser ursprünglich kommerziellen Passagierflugzeuge für den „amtlichen“ Transport von hochrangigen Persönlichkeiten und Regierungsdelegationen beinhaltete auch eine funktional ausgerichtete Einrichtung. Neben der Ausstattung mit Konferenzmöglichkeiten sind 24 Sitzplätze in „Business Class“- und 92 Sitzplätze in „Economy Class“-Konfiguration ausgeführt. Die Luftfahrzeuge können bis zu 138 Passagiere und 19 Besatzungsangehörige transportieren.

⁸⁶⁰ Vgl. BMVg Fü L II 4 - Az 90-15-00, Vorlage an Sts Dr. Wichert vom 06.03.2006.

⁸⁶¹ BMVg Fü L II 4, Weisung für den Betrieb der „Neuen Flotte“ der Flugbereitschaft BMVg v. 21.12.2011.

Zusätzlich wurden moderne, entsprechend geschützte und sichere Kommunikationsmöglichkeiten erforderlich sowie militärische Zusatzeinrichtungen vorgenommen, die unter anderem ein Freund-Feind-Kennungsgerät (IFF) und militärische Funkgeräte beinhalten.

Vor dem Hintergrund einer regional nicht beschränkten, ständigen und möglicherweise auch terroristischen Bedrohung, nicht zuletzt für Regierungsflugzeuge, ist für alle acht „neuen“ Luftfahrzeuge der Mittel- und Langstrecke die Vorrüstung von Aufnahmemöglichkeiten für eine Selbstschutzausstattung gegen diese potenzielle Bedrohung vorgesehen. Mit dem fallweise stattfindenden Einbau der Sensoren und Effektoren des entsprechenden Schutzsystems sind die Luftfahrzeuge dann lagebezogen bestmöglich und technisch bedrohungsgerecht geschützt.

Die Flugbereitschaft BMVg hat heute zwei Komponenten: die „graue A 310-Flotte“ und die „weiße Flotte“ bestehend aus Airbus A 340, A 319 und A 310, Bombardier Global 5000 sowie Cougar AS-532.⁸⁶² Mit Auflösung des Lufttransportkommandos wurde die Flugbereitschaft ab dem 1. Juli 2010 dem Kommando 1. Luftwaffendivision in Fürstenfeldbruck unterstellt, wobei die Einsatzführung für militärische Lufttransporte und Luftbetankungen (graue Flotte) dem European Air Transport Command (EATC) obliegt.⁸⁶³

Zukünftig wird die Flugbereitschaft BMVg am Standort Berlin-Schönefeld die Lufttransportkapazitäten für den politisch-parlamentarischen Bereich aus einem eigenständigen militärischen Bereich heraus, infrastrukturell angegliedert an den derzeit im Bau befindlichen „Flughafen Berlin Brandenburg“ (BER) bereitstellen. Die der Flugbereitschaft zugewiesenen militärischen Transportaufgaben werden weiterhin mit den Luftfahrzeugen des Typs Airbus A 310 MRT / MRTT vom Flughafen Köln/Bonn durchgeführt; dort ist die sogenannte „Drehscheibe Wahn“ für den gesamten militärischen Lufttransport angesiedelt.

⁸⁶² http://de.wikipedia.org/wiki/Flugbereitschaft_des_Bundesministeriums_der_Verteidigung (16.02.2013).

⁸⁶³ Online-Angebot. Bundesministerium der Verteidigung, der Leiter des Presse- und Informationsstabes, 31. August 2010, „Die Flugbereitschaft BMVg im Wandel“.

8. Momentaufnahmen aus der FÜ L - Geschichte

Ein Flugzeug für den Minister

Die „Beinahe-Beschaffung“ eines Passagierflugzeugs Convair 440 ist Gegenstand eines Aktenvermerks von FÜ L V 4 vom 21. November 1961. Bundesverteidigungsminister Franz Josef Strauß war auf einer USA-Reise wenige Monate zuvor „eine fabrikneue Convair vom Pentagon zum Kauf angeboten worden“. Einen Monat später stellte sich allerdings heraus, dass das US-Verteidigungsministerium etwas zu voreilig gewesen war. Eine Überprüfung des Vorgangs hatte ergeben, „dass ein amerikanischer Industrieller (Hughes) praktisch Besitzer der Maschine war“. Am 13. Oktober 1961 teilte der DLBv USA in einem Fernschreiben mit, „dass Hughes durch Zahlung einer Restkaufsumme Besitzer der Maschine und das Angebot des Pentagon hinfällig geworden sei“. Daraufhin wurde erwogen, zwei gebrauchte Convair der finnischen Luftverkehrsgesellschaft KARAIR zu erwerben und diese vorab in Helsinki zu besichtigen. „Der Herr Minister lehnte die Auslandsreise jedoch ab und vermerkte auf dem Dienstreiseantrag (nach Angabe Abt W) „ich brauche keine Convair mehr“. Inzwischen wurde der Abt W die Hughes-Convair über Herrn v. Engel erneut angeboten „mit einem Preisaufschlag von rd. 150.000 Dollar“. Im Weiteren wurde erklärt, dass „über den Preis verhandelt werden müsste“ und eine Anfrage an den Minister gerichtet, „ob noch Interesse an dem Kauf der Hughes-Maschine bestände. Eine Antwort steht (bis heute) noch aus“.⁸⁶⁴

Schriftwechsel der ersten Inspektoren mit Angehörigen der Luftwaffe

Zur Informationsübermittlung in der jungen Bundeswehr gibt es aus den Akten folgendes zu berichten: Innerhalb der Luftwaffe hatte es bereits in der Anfangszeit ein „Kommunikationssystem der besonderen Art“ gegeben. Oberstleutnant Werner S., Kommandeur in Landsberg, erwähnte in einem Brief vom 27. Juni 1956 an den „Herrn General der Flieger Kamhuber“ das „Luftwaffenrumsprech-Verfahren“, durch das er erfahren hätte, dass der frischgebackene Inspekteur „sich gut eingelebt“ habe „und auf dem schwierigen Klavier sehr gut zu spielen“ verstünde. Abschließend zeichnete S. ein insgesamt positives Bild von der Stimmung in der Truppe („Viel dazu beigetragen hat die Genehmigung der Fliegerzulage.“), brachte dabei aber auch seine persönlichen Aversionen gegen die neuen „Spielregeln“ zum Ausdruck. „Diese Prozedur war uns allzu demokratisch und zu wenig soldatisch.“

Der Oberleutnant Siegfried H. vom JaboG 31 „Boelcke“ erhielt für sein „umsichtiges Handeln“ am Steuerknüppel seiner F-104G Dank und Anerkennung des Inspektors der Luftwaffe. Am 22. Mai 1962 hatte er den Absturz seines Flugzeugs über bewohntem Gebiet verhindert, „dadurch Leben und Eigentum der Bevölkerung vor Schaden bewahrt und sich - infolge voller Konzentration auf einen gezielten Absturz des Flugzeuges - einen Beinbruch zugezogen“. Abschließend wünschte ihm General Kamhuber „baldige Genesung“; der alte Fliegergruß „Hals- und Beinbruch“ wäre in diesem Fall auch eher unpassend gewesen.⁸⁶⁵

Es fällt auf, welcher gepflegte Briefstil in jenen Jahren vorherrschte - und zwar unabhängig vom Dienstgrad des Verfassers. Wer würde heute beispielsweise noch darum bitten, sich „der hochzuverehrenden Frau Gemahlin“ des Adressaten empfehlen zu lassen, wie dies General

⁸⁶⁴ BArch-MA, BL 1/522.

⁸⁶⁵ BArch-MA, BL 1/14664.

Kammhuber als Inspekteur der Luftwaffe in einem Brief an Brigadegeneral Johannes Steinhoff getan hat?⁸⁶⁶

So bat etwa der Gefreite Heinz B. von der 5./TSLw 2 im Januar 1963 um ein Bild mit einer kleinen Widmung vom Inspekteur der Luftwaffe, Generalleutnant Panitzki, das ihm dann auch wenige Tage später durch die Adjutantur FÜ L übersandt wurde. Aus derselben Einheit wurde am 29. September 1963 ein weiterer diesbezüglicher Wunsch an den Inspekteur herangetragen. Der Flieger Otto B., nach eigenem Bekunden ein begeisterter Autogrammsammler, erbat sich ebenfalls ein Autogramm und wünschte dem General dafür im Gegenzug für die Zukunft alles Gute und viel Erfolg.

In Erinnerung an gemeinsame Zeiten im Zweiten Weltkrieg in einem Kampfgeschwader der Luftwaffe sandte der kurz vor seiner Pensionierung stehende Hauptfeldwebel K. von der 2./LTG 63 gleich selbst ein Foto an Generalleutnant Panitzki mit der Bitte um Signierung und „in Hochachtung und mit den herzlichsten Wünschen für eine weitere erfolgreiche Tätigkeit“.

Fliegerische Ausbildung - ein breites Spektrum

Aufgrund von nicht näher beschriebenen Vorkommnissen im Rahmen der fliegerischen Ausbildung in den USA forderte der Inspekteur der Luftwaffe in der Kommandeurbesprechung vom 19. März 1958, „dass die Ausbildung wieder härter und schärfer zu betreiben ist“. Von den Kommandeuren wurde dazu eine Reihe von Vorschlägen gemacht. Brigadegeneral Trautloft sprach sich für eine Verlängerung der Ausbildung aus, um „wieder zu einer echten Auslese und soldatischen Grundhaltung zu kommen“. Oberst Streib regte „sportliche Mutprüfungen“ für die Offizieranwärter an. Generalmajor Harlinghausen plädierte für einen intensiveren Formaldienst im Rahmen der Offizierausbildung. Schließlich schlug Oberst Steinhoff vor, den Flugschülern im Vorfeld ihrer fliegerischen Ausbildung in den USA eine 14-tägige Einweisung „über die amerikanischen Ausbildungsmethoden und die zu erwartende Ausbildungshärte“ angedeihen zu lassen.⁸⁶⁷

Belastbarkeit

Am 5. Mai 1958 erfolgte im Beisein von Verteidigungsminister Strauß und Luftwaffeninspekteur Generalleutnant Kammhuber die feierliche Übergabe des Fliegerhorstes Neubiberg an die Luftwaffe. In einer Besprechung mit Unterabteilungsleitern und Inspizienten lobte Generalleutnant Kammhuber zwei Tage später die Organisation und Durchführung der Veranstaltung. Gleichzeitig bedauerte er, „dass etwa 20 Soldaten vom Platze getragen werden mussten“ und bat FÜ L IV „um geeignete Vorschläge, um eine Wiederholung auszuschließen“.

Tiefflug - ein Thema von Beginn an

Ein Thema, das die Luftwaffe in den folgenden Jahrzehnten immer wieder beschäftigen sollte, war die Problematik der Tiefflugübungen über dem Territorium der dicht besiedelten Bundesrepublik Deutschland. In einer Besprechung vom Juni 1958 ging es vor allem um die Lärmbelastung von Kurorten und Krankenhäusern, nachdem einige Bürgermeister betroffener Orte schriftliche Beschwerden an den Inspekteur der Luftwaffe gerichtet hatten.⁸⁶⁸

Von besonderer Brisanz war dieses Thema wohl im Umfeld der Bundeshauptstadt Bonn. In einem nicht zuzuordnenden Vermerk heißt es:

⁸⁶⁶ Ebd.

⁸⁶⁷ BArch-MA, BL 1/14705, Protokoll der Kommandeurbesprechung 1/1958 vom 19. März 1958.

⁸⁶⁸ Protokoll der Kommandeurbesprechung 2/1958 vom 20. Juni 1958.

„Lärmbelästigung Luftraum Bonn. Inspekteur erwartet von den benachbarten Geschwadern, dass der Luftraum Bonn in höchstmöglichem Maße vom Überfliegen ausgenommen wird. Er bezeichnet die Beachtung dieser Bitte als eine Taktfrage und erwartet, dass zukünftig Beschwerden wegen Lärmbelästigungen unterbleiben.“

„Verflieger“ ...oder: das Verhalten bei Landungen in Ostblockländern

Das „Verschwinden“ zweier F-84F fand Ende Oktober 1959 seinen Niederschlag im Tagebuch des Inspektors der Luftwaffe. Dabei handelte es sich um den Irrflug der F-84-Piloten Stabsunteroffizier Helmuth K. und seines Rottenfliegers Unteroffizier Rolf H. vom Jagdbombergeschwader 34 in Memmingen. Infolge eines technischen Versagens hatten sie am 22. Oktober 1959 in einem Gewitter die Orientierung verloren und unbemerkt die tschechische Grenze überflogen. Nach der Kollision ihrer Maschinen mussten beide mit dem Schleudersitz aussteigen; wenig später wurden sie von tschechischen Grenzsoldaten verhaftet und nach Prag gebracht, wo sie bis Anfang Dezember interniert wurden.

Am 26. Oktober 1959 befahl der Inspekteur der Luftwaffe, Generalleutnant Kammhuber, in einem Telefonat mit General Huth „bei Luftwaffengruppe Süd eine Suchzentrale für diesen Verlustfall einzurichten, die sämtliche Suchaktionen steuert und für Presseunterrichtungen verantwortlich ist“. Zwei Tage darauf ordnete der Inspekteur an, über das Auswärtige Amt ein „Ersuchen an Ostblockstaaten einzuleiten, mitzuteilen, ob die vermissten zwei F-84 sich in ihrem Territorium befinden. Um eine Suchaktion ist jedoch nicht zu bitten.“

Am 3. Dezember 1959 trafen die zuvor aus tschechischem Gewahrsam entlassenen und an die Bundesrepublik überstellten „Verflieger“ um 7:30 Uhr übermüdet auf der Hardthöhe in Bonn ein. Im Beisein von Generalen und Stabsoffizieren mussten sich K. und H. der Befragung durch den wenig erfreuten Inspekteur stellen. Nachmittags um 16:00 Uhr stand dann noch die Meldung bei Minister Strauß auf dem Programm.



Abb.: Die beiden „Verflieger“ beim Rapport, Verteidigungsminister Strauß (2.v.l.), Inspekteur der Luftwaffe, Generalleutnant Kammhuber (r.)

Unter dem Tagesordnungspunkt „Verhalten bei Landungen in Ostblockländern“ wurde einige Wochen später im Rahmen der Kommandeurbesprechung 2/1959 auf den Fall Bezug genommen. Brigadegeneral Steinhoff berichtete am 18. März 1960 über Grenzverletzungen:

„Im Jahre 1959 fanden insgesamt 14 Grenzverletzungen statt - davon 6 durch deutsche Luftwaffe.“⁸⁶⁹

Nicht immer waren für derartige Zwischenfälle die Kampfflugzeugführer verantwortlich, wie ein Eintrag im Tagebuch InspLw von Freitag, 30.01.1959 beweist:

„General Trautloft meldet, dass die von einer Noratlas begangene Grenzverletzung (SBZD) auf Verschulden der Besatzung zurückzuführen ist. Der verantwortliche Pilot ist seiner Funktion als Lehrer enthoben.“⁸⁷⁰

Am 14. September 1961 erreichte den Inspekteur der Luftwaffe am Nachmittag eine „Meldung über Grenzverletzung durch ein westl. Flugzeug in Richtung Berlin“. Etwa eine Stunde später wurde bekannt, dass es sich um zwei F-84F des Jagdbombergeschwaders 32 handelte. Wiederum eine Stunde später bestätigte der deutsche Luftwaffenattaché in Paris die Landung zweier deutscher F-84 in Berlin-Tegel, woraufhin General Kammhuber Weisung zur Kontaktaufnahme mit der französischen Botschaft gab. Er bat den französischen Oberstleutnant Mouroux „um Klärung, ob und auf welchem Wege zur Vernehmung durch deutsche Luftwaffe eine Verbindungsaufnahme mit den in Tegel gelandeten Flugzeugführern möglich ist“.

Am nächsten Tag (15. September 1961) fand mit sämtlichen Abteilungen des Führungsstabs der Luftwaffe eine „Aussprache über Maßnahmen zur Verhinderung von weiteren ADIZ⁸⁷¹-Verletzungen durch deutsche Luftwaffe“ statt. Ein Befehl „an alle Kommandeure über Anwendung von Koppel-Navigation und Magnet-Kompass“ sollte vorbereitet, eine „erweiterte ADIZ-Zone für Flugzeuge der Luftwaffe“ eingerichtet und die „Beschaffung von starken Sendern für Aufstellung entlang der Zonengrenze“ in die Wege geleitet werden. Weitere Punkte waren die „Forcierung des 'elektrischen Zaunes'“ und eine „Überprüfung der Navigationsausbildung bei Verbänden und Schulen“. Ferner ordnete General Kammhuber „bis auf weiteres Startverbot für die gesamte Luftwaffe mit Ausnahme von Reiseflügen und Platzflügen mit Bodensicht“ an.⁸⁷²

In der Kommandeurbesprechung 3/61 wurden die rigorosen personellen Maßnahmen hierbei deutlich:

„InspLw verliest 1. Bericht über Grenzverletzung am 14.9.61 durch 2 F-84 F des Jabo 32. [...] Aufgrund des Vorfalls am 14.9.61 erlässt der Minister folgenden Befehl: [...] a) Die beiden Piloten des Jabo 32 sind vom Flugdienst abzulösen und in Zukunft nur noch im Bodendienst zu verwenden. b) Der Kommodore des Jabo 32 ist sofort von seinem Posten zu entfernen und an anderer Stelle der Luftwaffe zu verwenden. [...] Ich werde in Zukunft mit schärfsten Maßnahmen gegen alle Kommandeure vorgehen, die ihre Verbände nicht so belehrt und erzogen haben, dass derartige unverzeihliche Grenzverletzungen unter allen Umständen aufhören.“

Zu den Maßnahmen, mit denen Verletzungen des Luftraums zukünftig verhindert werden sollten, gehörte auch eine Weisung von Verteidigungsminister Strauß „in Zukunft keine Unteroffiziere mehr als Rottenführer einzusetzen“. Der Inspekteur befahl daraufhin, zu untersuchen, „ob und ggf. wie der Ministerweisung entsprochen werden kann“.⁸⁷³

⁸⁶⁹ BArch-MA, BL 1/14705.

⁸⁷⁰ BArch-MA, BL 1/14650, Tagebuch InspL.

⁸⁷¹ ADIZ: Air Defense Identification Zone (Flugüberwachungszone entlang der innerdeutschen Grenze bis zur deutschen Wiedervereinigung).

⁸⁷² BArch-MA, BL 1/14652, Tagebuch InspL.

⁸⁷³ Ebd., Tagebuch InspL, Montag, 18.09.1961.

Samstags gehörte Vati der Luftwaffe oder: „Immer im Dienst!“

In den Aufbaujahren der Luftwaffe wurde auch samstags regulär Dienst getan, Flugbetrieb fand sogar an Sonntagen statt. Die Luftwaffengruppen Nord und Süd sowie das Kommando der Schulen forderten im Rahmen der Kommandeurbesprechung beim Inspekteur der Luftwaffe im Juli 1960 „grundsätzlich die Beibehaltung der Wochenendflüge“. Zur Begründung wurden die intensivere Nutzung der Flugzeuge und die dadurch zu erzielende höhere Flugstundenzahl angeführt. Auch die von der NATO geforderten „Langstrecken-Navigationsflüge mit Landung auf fremden Fliegerhorsten, insbes. im Ausland“ könnten auf diese Weise gewährleistet werden. Die anwesenden Kommandeure waren einhellig der Meinung, dass „ein Verbot des Fliegens am Wochenende eine unnötige Behinderung der fliegerischen Ausbildung wäre“. Darüber hinaus gäbe es „für assigned Verbände [...] kein Wochenende im gewohnten Sinne, da an allen 7 Tagen der Woche 24 Stunden Flugbetrieb durchgeführt wird“ und schließlich: „Wochenendflüge unterscheiden sich von übrigen Wochentagsflügen flugsicherheitsmäßig nicht.“⁸⁷⁴

Am 9. April 1965 fiel eine bis heute gültige Entscheidung für die Luftwaffe, denn es findet sich folgender Eintrag im Tagebuch des Inspektors der Luftwaffe:

*„InspL ist mit der generellen Einführung der 5-Tage-Woche ab 1. Mai 1965 einverstanden.“*⁸⁷⁵

Das Luftwaffenehrenmal - aller Anfang ist schwer

Gegen Ende des Jahres 1960 war die Standortfrage für das geplante Ehrenmal der Luftwaffe noch nicht geklärt. General Kamhuber hatte jedoch seine eigenen Prioritäten, wie dem Tagebuch des Inspektors der Luftwaffe vom 29. November 1960 zu entnehmen ist:

„InspLw ist keineswegs gegen den Gedanken eines Ehrenmals. Er wendet sich nur gegen den geplanten Standort (Weserbergland).“

Am 24. September 1961 sollte in Fürstenfeldbruck der Grundstein zum Luftwaffenehrenmal gelegt werden. Der Inspekteur bat damals darum, dass die Luftwaffe durch einen namhaften finanziellen Beitrag (etwa 100.000,- DM) die Errichtung des Ehrenmals sicherstellt. Als Anhalt wurden genannt: „1.- DM für Flieger, ab 20.- DM für Generale.“ Im Weiteren findet sich folgende Anmerkung:

*„Luftwaffen-Ehrenmal. InspLw gibt Sammelergebnis für Lw-Ehrenmal bekannt und stellt fest, daß die Ausbildungseinheiten gute Ergebnisse erzielt haben, daß die Verbände (insbesondere fliegende Verbände) aber trotz Fliegerzulage ihn in seinen Erwartungen enttäuscht haben.“*⁸⁷⁶

Erste organisatorische Überlegungen

Bereits 1963 gab es seitens des Führungsstabs der Luftwaffe FÜ L V 2 eine Neuplanung der Spitzengliederung der Bundeswehr. Dazu hieß es am 13. März 1963:

„Der Führungsstab Luftwaffe wird in ein dem Ministerium nachgeordnetes Oberkommando Lw umgegliedert und seiner derzeitigen ministeriellen Zuständigkeit enthoben. Dieses Oberkommando Lw wird nach einer klassischen Stabsgliederung in die Abteilung G 1 - G 6 unterteilt werden. Dabei ist vorgesehen, unter je einem Sous-Chef zusammenzufassen;- G 1, G 4 und G 3/ Ausbildung- G 3 / Op., G 2 und G 6 - G 3 / Org.

⁸⁷⁴ BArch-MA, BL 1/14705, Protokoll der Kommandeurbesprechung 2/1960 vom 15. Juli 1960.

⁸⁷⁵ BArch-MA, BL 1/448

⁸⁷⁶ BArch-MA, BL 1/14705, 16.09.1961.

und eine neue Unterabteilung ‚langfristige Planung‘. Die Sous-Chefs unterstehen dem Chef des Stabes im OK Lw.“⁸⁷⁷

Eine handschriftliche Notiz zu diesen Plänen lautete jedoch:

„Diese Planung wurde bisher nicht genehmigt und hat hierzu auch wenig Aussicht!“⁸⁷⁸

Aspekte der Personallage der Luftwaffe

Der Führungsstab der Luftwaffe FÜ L II 1 äußerte sich 1959 zur Ausbildung von Jagdbomber-Flugzeugführern zu „Forward Air Controller“ (FAC) folgendermaßen:

„Dies erfordert die Zusammenarbeit zwischen Heer und Luftwaffe“.

Bis zum Beginn der Herbstübungen des Heeres sollten daher „je Jabo-Geschwader mehrere, wenigstens aber 3 Flugzeugführer als vollausgebildete FAC zur Verfügung stehen.“⁸⁷⁹ Im Weiteren hieß es:

„InspLw befürwortet verschärfte Einstellungsbedingungen der Uffz-Bewerber des fliegenden Personals. Fernziel: für F-104-Verbände nur Offz-Flugzeugführer. [...] InspLw lehnt Vorschlag Inspizient Flugsicherheit und Unfallverhütung, OTL Späte, auf Einführung einer psychotechnischen Prüfung für Bewerber des fliegenden Personals ab.“⁸⁸⁰

Facetten der Inneren Führung

Eine Neuerung, mit der sich altgediente Militärs in der Anfangsphase der Luftwaffe offenbar nur schwer anfreunden konnten, betraf den Wegfall des „Heiratskonsenses“ für Offiziere und die damit einhergehenden Veränderungen der sozialen und gesellschaftlichen Konvention. So bedauerte der Kommandeur des Luftwaffenausbildungsregiments 1 im Verlauf der Kommandeurbesprechung am 4. Dezember 1957 ausdrücklich, „dass Offiziere heute ohne Zustimmung ihrer Vorgesetzten heiraten dürfen“. Dadurch sei, so seine Argumentation, die Befähigung der ausgewählten Damen zur Offiziersgattin nicht mehr in jedem Fall gewährleistet. Die Frauen würden „teilweise weder in ihrem geistigen noch moralischen Verhalten geeignet erscheinen, Angehörige eines Offizier-Korps zu sein“.⁸⁸¹

Im Rahmen einer „allgemeinen Aussprache über Auffassung bezüglich Innere Führung“ betonte Generalleutnant Kamhuber am 9. Oktober 1958, „dass der Soldat heute durch Animosität aus dem Volke und durch Unterbewertung seiner Stellung von ‚oben‘ zu wenig anerkannt wird, wodurch auftretende Schwierigkeiten im Aufbau der Bundeswehr - besonders in psychologischer Hinsicht - zu erklären sind.“⁸⁸²

⁸⁷⁷ BArch-MA, BL 1/448.

⁸⁷⁸ Ebd.

⁸⁷⁹ BArch-MA, BL 1/327, 22.05.1959.

⁸⁸⁰ BArch-MA, BL 1/14651, Tagebuch InspL vom 07.11.1960.

⁸⁸¹ BArch-MA, BL 1/14705, Protokoll der Kommandeurbesprechung 2/1957 vom 4. Dezember 1957. In den ersten Jahren der Bundeswehr ist seitens des Verteidigungsministeriums erwogen worden, „längerdienenden Soldaten eine Heirat erst ab 23 Jahren und erst nach den ersten zwei oder drei Dienstjahren zu erlauben“. Dies ist jedoch nicht verwirklicht worden; im Unterschied zum Bundesgrenzschutz (BGS), wo zwischen 1953 und 1960 eine entsprechende Regelung für die kasernierten BGS-Beamten bestanden hat. Vgl. Rink, Martin: Die kurze Karriere des Stabsunteroffiziers Heinz-Dieter Braun, in: Hammerich, Helmut R. und Rudolf J. Schlaffer (Hrsg.): Militärische Aufbaugenerationen der Bundeswehr 1955 bis 1970, S. 108.

⁸⁸² BArch-MA, BL 1/14649, Tagebuch InspL.

Erwähnenswert in diesem Zusammenhang ist auch eine Anmerkung vom Ministerbüro:

„Der Herr Minister bittet, dass möglichst viele Offiziere dem ‚Bundeswehr-Verband‘ beitreten sollen. Dieser Verband ist das Sprachrohr des Ministers.“⁸⁸³

Zur Uniform-Ordnung in der Luftwaffe kann man folgendes finden:

„InspLw lehnt Mützenstickerei für subalterne Offiziere und Stabs-Offiziere ab. Er billigt lediglich dem Oberst eine Mützenstickerei zu. Unteroffiziere sollen Tressen in früherer Form erhalten. Abzeichen auf dem Arm entfallen dann.“⁸⁸⁴

Am 24. September 1961, hob der Inspekteur der Luftwaffe hervor:

„Die 1. Phase des Aufbaus - Aufstellung der Verbände und Einheiten mit wenigen Ausnahmen - gilt als abgeschlossen. Ziel der 2. Phase wird die Modernisierung der Luftwaffe sein: Vervollständigung des Radar-Netzes, Verfeinerung der Fernmelde-Einrichtungen und -Anlagen, Modernisierung der Raketen-Einheiten. Die 2. Phase schließt gleichzeitig eine Korrektur des inneren Soldatentums mit ein. Die Qualität der Truppe muss im 2. Abschnitt erheblich verbessert werden.“⁸⁸⁵

Unter dem Kapitel „Innerer Dienstbetrieb“ wird in der Kommandeurbesprechung 2/61 auch das als ungebührlich bewertete Verhalten des Major G. gegenüber einer Besuchergruppe von 22 Beamten aus dem Bundesministerium der Verteidigung beim Jagdbombergeschwader 31 in Nörvenich im Mai 1961 angesprochen. Der Major fiel durch seine kritische Einstellung auf. So habe er z.B. gesagt,

„es würde bei der Auswahl von Staffelkapitänen und Geschwaderkommodores auf viel zu alte Offiziere zurückgegriffen, die fast den Aufgaben nicht mehr gewachsen seien, alte Hauptleute (‚olle Nasenbären‘), mit denen man nichts anzufangen wisse, würden immer wieder als Staffelkapitäne ‚herumgereicht‘, wo doch die 25 - 28-jährigen Offiziere bereits besser geeignet seien.“⁸⁸⁶

Eine „Auswertung von Berichten junger Soldaten über ihre persönlichen Erfahrungen bei der Luftwaffe“ brachte Anfang der 1960er Jahre viel Frust an den Tag.⁸⁸⁷ So beklagten junge Reserveoffizier-Bewerber das „Versorgungsdenken“ vieler Vorgesetzter: „Nur ganz wenige mit vorbildlicher Haltung.“ oder: „Bezeichnend für die innere Haltung eines Teiles unseres Offizierkorps ist die Tatsache, daß die Gemüter vieler Herren mehr durch die Diskussion über eine neue Gesellschaftsuniform aufgewühlt werden, als durch die Erkenntnis, dass in ihrem Bereich Schlafmützen und Bürohengste den Ton angeben.“ - „Ältere Zugführer lassen Nachtübungen ausfallen, weil sie sonst einen Abend von Weib und Kind getrennt sind“. - „Flucht vor Verantwortung aus Angst vor Regresspflicht.“ - „Kompanie gehört zur Lehr- und Versuchsabteilung, dennoch hat sie kein einziges Lehrbuch. Aber für die Truppenbücherei hat man am Ende des Haushaltsjahres den Koran angeschafft.“

Auch der berüchtigte „Gammeldienst“ war ein Thema: „Fast ein halbes Jahr verbrachte ich in Uetersen mit Nichtstun.“ - „Ein Soldat ging 6 Monate Tag für Tag in die Werkstatt, wo er kaum etwas, meist jedoch nichts zu tun hatte!“ - „Unsere Soldaten fühlen sich durch den Dienst nicht ausgelastet und versuchen daher auf andere Weise (Alkohol) ihrer überschüssigen Kraft freien Lauf zu lassen.“

⁸⁸³ BArch-MA, BL 1/14705, 02.12.1958.

⁸⁸⁴ BArch-MA, BL 1/14650, Tagebuch InspL vom 06.02.1959.

⁸⁸⁵ BArch-MA, BL 1/14705, 23.09.1961.

⁸⁸⁶ Ebd.

⁸⁸⁷ Ebd., 10.06.1961.

Ebenfalls ein „Klassiker“: „Bei Truppenbesuchen wird die Lage nach oben beschönigt. So entsteht ein Zerrbild der tatsächlichen Situation.“⁸⁸⁸

Nachwuchswerbung

Um dem Problem des Personalmangels abzuhelpfen, wurden in den frühen Jahren der Luftwaffe auch unkonventionelle Maßnahmen in Erwägung gezogen, wie das Tagebuch InspL am 25. Januar 1960 vermerkt. So erklärte der Inspekteur der Luftwaffe, FÜ L IV „überprüft, ob Sportfliegergruppe Hangelar für ein Jahr eine Piaggio für Werbungszwecke zur Ausbildung Jugendlicher unentgeltlich zur Verfügung gestellt werden kann.“ Für die Durchführung von Wartungsarbeiten und die Bereitstellung von Betriebsstoff sollte die 3./Lufttransportgeschwader 62 zuständig sein. Nach einem Jahr wäre ein Erfahrungsbericht vorzulegen.⁸⁸⁹

Damals wurden auch sehr ungewöhnliche Möglichkeiten zur Steigerung der Attraktivität des Soldatenberufs erörtert, etwa durch die „Unterstützung von Spielfilmvorhaben durch Bereitstellung von Personal und Material“ oder die durch das Militärgeschichtliche Forschungsamt zu prüfende Möglichkeit der „Einflussnahme auf Gestaltung der Geschichtsbücher“.

Recht modern muten dagegen nachstehende Überlegungen an, z.B. einen Gesellen aus der Industrie als Obergefreiten oder einen Meister als Feldwebel in der Luftwaffe einzustellen. Ebenso könnten luftwaffeninterne Maßnahmen z.B. die Einrichtung „hochwertiger“ Sicherungsstaffeln, ein „Heben des Ansehens durch hohe Beförderungsanforderungen“, ferner „straffer Dienst, Stehtigkeit, großzügige Betreuung“ sowie eine „intensive Berufsförderung“ sein. Besonders clever erscheint der Vorschlag „Technisches Personal der Luftfahrtindustrie zur Lw. ein[zu]berufen“ - fertig ausgebildet, versteht sich.⁸⁹⁰

⁸⁸⁸ Ebd.

⁸⁸⁹ BArch-MA, BL 1/14651, Tagebuch InspL.

⁸⁹⁰ Ebd.

9. Schlusswort der Projektgruppe

Die vorliegende Chronik wurde im Jahr 2013 fertiggestellt und erhebt nicht den Anspruch, eine umfassende Abbildung der Stabsarbeit im Führungsstab der Luftwaffe zu sein; die inhaltlichen Aspekte und der authentische Charakter der ausgewählten Themen waren gleichwohl beabsichtigt.

Bei der Erstellung dieser Chronik haben viele Köpfe und Hände mitgewirkt und maßgeblich zur Fertigstellung und zum Inhalt beigetragen. Ihnen allen gebührt Dank.

Unser Dank geht an den Chef des Stabes und die Referate des ehemaligen Führungsstabs der Luftwaffe, die Autoren außerhalb des Führungsstabs, das Bundesarchiv/Abteilung Militärarchiv, den Stab des Kommandos Luftwaffe, das Presse- und Informationszentrum der Luftwaffe und die Bildstelle des BMVg, die Unterstützer und Helfer im Hintergrund, den Lektor, Herrn Martin Brehl, sowie an Generalleutnant a.D. Kreuzinger-Janik für sein Grußwort.

Die „Projektgruppe Chronik Fü L“ bestand im Kern aus:

Oberst i.G. Anton Krakau (Leiter der Projektgruppe),
Oberst a.D. Horst Klügel,
Oberstleutnant Thomas Schmitz,
Oberstleutnant a.D. Hartmut Welter,
Oberstleutnant a.D. Frank Rohde.



(v.l.n.r.: OTL Schmitz,
O a.D. Klügel, OTL a.D.
Welter, O i.G. Krakau)



OTL a.D. Rohde



Zum erweiterten Kreis der Projektgruppe gehörten:

Oberst a.D. Karl Mecks,
Oberst a.D. Horst P. Meyer,
Major d.R. Frei,
Hauptmann Toni Dahmen.

Nicht vergessen werden sollten auch alle unsere Pensionäre, die sich ohne zu zögern mit Informationen und Unterstützung jeder Art eingebracht haben und mit ihrem guten Erinnerungsvermögen die Chronik des Führungsstabs der Luftwaffe bereicherten.

Die Inspektoren des Team Luftwaffe



General Kammhuber †
06/1957 - 09/1962



GenLt Panitzki †
10/1962 - 08/1966



GenLt Steinhoff †
09/1966 - 12/1970



GenLt Rall †
12/1970 - 03/1974



GenLt Limberg †
04/1974 - 09/1978



GenLt Obleser †
10/1978 - 03/1983



GenLt Eimler
04/1983 - 09/1987



GenLt Jungkurth
10/1987 - 03/1991



GenLt Kuebart
04/1991 - 09/1994



GenLt Mende †
10/1994 - 09/1997



GenLt Portz
10/1997 - 03/2001



GenLt Back
04/2001 - 12/2003



GenLt Stieglitz
01/2004 - 10/2009



GenLt Kreuzinger-Janik
10/2009 - 04/2012

Impressum

Presse- und Informationszentrum der Luftwaffe, Köln • Layout/Design: Fw C. Wickel, HFw D. Schroff

Stand: 01.04.2012



General Josef Kammhuber

Inspekteur der Luftwaffe von 1957 bis 1962

Josef Kammhuber wurde am 19. August 1896 geboren. Er trat als Kriegsfreiwilliger im August 1914 in die bayerische Armee ein. Nach dem Ersten Weltkrieg wurde er in die Reichswehr übernommen und wechselte 1935 in die neu aufgestellte Luftwaffe. Unter anderem war er Geschwaderkommodore. Einen besonderen Ruf erwarb er sich mit dem Aufbau eines Radarführungssystems und in Verbindung damit als Organisator der Nachtjagd. Nach der Kriegsgefangenschaft arbeitete er als Weinhändler, bevor er 1952 Mitarbeiter der US Army Historical Division wurde. Dort verfasste er im Auftrag der US Air Force Studien zur Geschichte der Wehrmacht. Ziel war es unter anderem, Erkenntnisse für künftige Einsätze von Streitkräften zu gewinnen.

Im Alter von fast 60 Jahren wurde er von Verteidigungsminister Theodor Blank am 6. Juni 1956 mit der Leitung der Abteilung VI Luftwaffe im Bundesministerium für Verteidigung beauftragt. Am 1. Juni 1957 wurde die Abteilung VI in den Führungsstab der Luftwaffe umgewandelt; Damit war Generalleutnant Kammhuber de facto erster Inspekteur der Luftwaffe. Diesen Dienstposten bekleidete er bis zum Ausscheiden aus dem aktiven Dienst am 30. September 1962. An Auszeichnungen ist insbesondere das Große Verdienstkreuz mit Stern und Schulterband des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland zu nennen. Seine Amtszeit war ausgefüllt mit der an die US Air Force angelehnten Aufstellung der Luftwaffe mit den Aufgabenschwerpunkten „Luftverteidigung“ und „Luftangriff“ einschließlich der Unterstützung von Landkriegsoperationen und der Beteiligung an der Abschreckung mit Atomwaffen. Für diese Beteiligung sollte die Luftwaffe „Trägermittel“ bereithalten; die Verfügungsgewalt über die atomaren Gefechtsköpfe verblieb aber bei den Vereinigten Staaten von Amerika, da Deutschland völkerrechtlich auf die Herstellung von ABC-Waffen verzichtet hatte.

Nachdem die Erstausrüstung der neuen Luftwaffe etwa dem amerikanischen Entwicklungsstand zur Zeit des Korea-Krieges entsprach, setzte sich General Kammhuber für die Einführung des F-104G STARFIGHTER als modernes Mehrzweckflugzeug ein. Es wurde als Jagdflugzeug, Aufklärer und Jagdbomber sowie als Marine-Kampfflugzeug konfiguriert. Dieses anspruchsvolle Waffensystem war Kern des Programms zur Leistungssteigerung der Luftwaffe, mit dem entsprechend der politischen Absicht die Rolle der Bundeswehr im Bündnis gestärkt werden konnte. Der als Organisator geschätzte und durchsetzungsfähige Kammhuber wurde als einziger Inspekteur einer Teilstreitkraft der Bundeswehr am 9. Mai 1961 zum General („Vier-Sterne-General“) befördert.

General a.D. Josef Kammhuber starb am 25. Januar 1986.



Stichwort „Massive Vergeltung“

Andauernde nukleare Aufrüstung der Sowjetunion und kritische Überlegenheit des Warschauer Paktes bei den konventionellen Streitkräften führten zu der vom Bündnis, einschließlich der europäischen Atomkräfte Frankreich und Großbritannien, gebilligten Strategie der Massiven Vergeltung (Massive Retaliation). Ein Angriff auf die NATO sollte unter allen Umständen abgewehrt werden können, letztlich gestützt auf die Fähigkeit zum umfassenden nuklearen Einsatz. Von dieser Verteidigungsfähigkeit versprach man sich eine so starke Abschreckung, dass der Warschauer Pakt keine Aggressionen wagen würde. Die Überwindung der Kuba-Krise im Oktober 1962 zeigte, dass die Abschreckung funktionierte.

Die Bundeswehr konnte in der NATO, in Europa und im transatlantischen Verhältnis das nötige politische Gewicht nur mit einem eigenen Beitrag zu den atomaren Fähigkeiten erlangen. Insbesondere war nur so Mitsprache in der atomaren Einsatzplanung zu erreichen - ein zwingendes Erfordernis, denn Deutschland wäre im Verteidigungsfall zum Schlachtfeld geworden. Die Androhung massiver Vergeltung in Verbindung mit glaubwürdigen Verteidigungsvorbereitungen stellte die Abschreckung schon im Frieden sicher. Deutschland stand unter dem atomaren Schutzschirm, den vor allem die Vereinigten Staaten boten.

Die Beschaffung des F-104G STARFIGHTER als nukleares „Trägermittel“ war folgerichtig, da hierfür nur ein amerikanisches Waffensystem in Frage kam. Es bot zwar nicht die von deutscher Seite politisch gewünschte Reichweite, ermöglichte jedoch Operationen gegen große Teile des offensiven Potenzials im Warschauer Pakt. Dies trifft ebenso auf die Einführung von nuklearen Boden-Boden-Flugkörpern in dieser Zeit zu. Damit machte Deutschland deutlich, dass ein Krieg nicht nur auf dem vom Angreifer gewählten Gefechtsfeld ausgetragen, sondern unmittelbar auf dessen Gebiet ausgedehnt werden sollte; der Angreifer sollte das größte Risiko tragen.





Generalleutnant Werner Panitzki

Inspekteur der Luftwaffe von 1962 bis 1966

Werner Panitzki wurde am 27. Januar 1911 geboren. Er trat 1930 in die preußische Landespolizei ein und wechselte 1935 zur neu aufgestellten Luftwaffe. Im Zweiten Weltkrieg war er bis 1941 als Flugzeugführer in einem Kampfgeschwader eingesetzt. Nach Verlust der fliegerischen Verwendungsfähigkeit folgten die Generalstabsausbildung und anschließend der Dienst in höheren Stäben.

Nach der Kriegsgefangenschaft, die bis 1947 dauerte, übte er eine kaufmännische Tätigkeit in seiner Heimatstadt Kiel aus. 1948 trat er in die „Organisation Gehlen“, den Vorläufer des Bundesnachrichtendienstes, ein. Ab 1952 leitete er bis 1956 im Amt Blank die Abteilung VI Luftwaffe. Er zählte zu den ersten Offizieren, die 1955 in die Bundeswehr eintraten. Es folgten Verwendungen als Chef des Stabes im Führungsstab der Bundeswehr, als Divisionskommandeur, als Kommandeur des Kommandos der Schulen der Luftwaffe in Fürstenfeldbruck und als Kommandierender General der Luftwaffengruppe Nord in Münster. Am 1. Oktober 1962 wurde er zweiter Inspekteur der Luftwaffe.

In seine Amtszeit fiel die sogenannte „STARFIGHTER-Krise“. Eine steigende Zahl von Flugunfällen und Opfern, deren Ursache letztlich darin lag, dass Politik, Streitkräfte und ziviler Rüstungsbereich die Anforderungen für Einführung und Betrieb eines anspruchsvollen Systems wie des F-104G STARFIGHTER unterschätzt hatten. Zur nur schrittweise möglichen Beseitigung von Defiziten konnte schließlich ein abgestimmtes Vorgehen der für Finanzierung, Technik, Logistik, Organisation, Ausbildung sowie Einsatz verantwortlichen Stellen erreicht werden. Dies führte allerdings erst in den späten 1960er Jahren, nach Ende der Amtszeit von General Panitzki, zum Erfolg. Nach seiner Bewertung nicht mit den erforderlichen umfassenden Befugnissen ausgestattet und vom aus seiner Sicht unzureichenden politischen Rückhalt enttäuscht, bot er am 12. August 1966 seinen Rücktritt an. Der Minister, Kai-Uwe von Hassel, lehnte die Entlassung ab, warf ihm aber gleichwohl vor, als General Panitzki in diesem Zusammenhang öffentlich kritisierte, ließ ihn der Minister einstweiligen Ruhestand versetzen.

General Panitzki zählt zweitens zu den maßgeblichen Wegbereitern und Gestaltern der Luft-Integration der Verbände in re seine Handschrift. In seine umfangreiche Erprobung von portflugzeugen, die aufgrund struktur große Flexibilität versprochen. Dem standen Zuladefähigkeit und Reich-solcher Entwicklungen nicht auch die Beschaffung des in fertigten Kampfonzentrans-sich bis heute in schwieri-

Für seine Verdienste wur-Größen Verdienstkreuz des Deutschland mit Stern und Generalleutnant a.D. Werner Panitzki starb am 2. Juni 2000.



Stichwort „Raketen“

General Panitzki wollte keine vorwiegend auf Raketen gestützte Luftwaffe. Er sah jedoch klar, welche Mittel zur Abdeckung des zugewiesenen Aufgabenspektrums und für die Erhaltung der eigenen Operationsfreiheit notwendig waren. Den militär-strategischen Vorgaben entsprechend setzte er sich für die Einführung des Flugkör-persystems MATADOR und zu dessen Ablösung für das Raketensystem PERSHING I ein. Beide Trägermittel für den nuklearen Boden-Boden-Einsatz gaben der Luftwaffe mehr Gewicht in der NATO-Abschreckungsstrategie. Dies galt aufgrund Reichweite, Eindringfähigkeit, Zielgenauigkeit und Eignung für den beweglichen Einsatz beson-ders für die PERSHING I bzw. PERSHING Ia – ein in hohem Maße durchsetzungs- und überlebensfähiges System.

In der Luftverteidigung war auf das Anwachsen und die laufende Modernisierung des Luftkriegspotenzials im Warschauer Pakt zu reagieren: Die Flugabwehrtruppe der Luftwaffe wurde verstärkt und auf die Raketensysteme NIKE Ajax und später NIKE Hercules - diese waren zunächst auch nuklear bestückt - sowie auf HAWK umgerüstet. Mit NIKE wurde ein Flugabwehrgürtel etwa auf der Linie Weser-Lech installiert, weiter östlich wurden HAWK-Verbände stationiert. Beide machten fast die Hälfte der NATO-Flugabwehrraketentruppen in Mitteleuropa aus, während der Anteil der Jagdflugzeuge kleiner war.

Die HAWK-Verbände konnten das eigene Gefechtsfeld schützen und eigneten sich daher besonders für die Vorneverteidigung - eine für Deutschland entschei-dende Komponente der ab 1968 eingeführten NATO-Strategie der Flexiblen Antwort (Flexible Response).





General Johannes Steinhoff

Inspekteur der Luftwaffe von 1966 bis 1970

Johannes Steinhoff wurde am 15. September 1913 geboren und trat 1934 in die Reichsmarine ein. Er wurde zum Marineflieger ausgebildet und wechselte 1936 zur Luftwaffe. Im Zweiten Weltkrieg bekleidete er als Jagdflugzeugführer Führungspositionen wie Staffelfkapitän, Gruppenkommandeur und Geschwaderkommodore und wurde mit dem Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes mit Eichenlaub und Schwertern ausgezeichnet. Am 18. April 1945 verunglückte der damalige Oberst Steinhoff beim Start mit einer Me-262.

Nach dem Krieg und wiederholten Lazarettaufenthalten arbeitete Johannes Steinhoff ab 1947 als Angestellter in Keramikbetrieben und ab 1950 bei einer Werbeagentur. Von 1952 bis 1954 war er als Angestellter des Amtes Blank Mitglied der deutschen Delegation bei den Verhandlungen zur Europäischen Verteidigungsgemeinschaft in Paris.

Seit November 1955 wieder Soldat, wurde Oberst Steinhoff im März 1956 Berufssoldat der Bundeswehr. Als Unterabteilungsleiter Planung war er maßgeblich an der Beschaffung des F-104G STARFIGHTER beteiligt. Von 1960 bis 1963 vertrat Steinhoff die Bundesrepublik als deutscher Bevollmächtigter im Militärausschuss der NATO, womit er der ständige Vertreter des Generalinspektors im Bündnis war. Es folgte eine Verwendung als Kommandeur der 4. Luftwaffendivision in Aurich, bevor er 1965 Chief of Staff der Allied Air Forces Central Europe wurde.

Auf dem Höhepunkt der „STARFIGHTER-Krise“ am 2. September 1966 zum Inspekteur ernannt, forcierte er tiefgreifende Reformen in Logistik und Ausbildung, Einsatz-, Ausbildungs- und Logistikkraften wurden unter jeweils einer Höheren Kommandobehörde (dem neu aufgestellten Luftflottenkommando, dem umgegliederten Luftwaffenamt und dem ebenfalls neuen Luftwaffenunterstützungskommando) zusammengefasst.

In dieser „Fachkommandolösung“ wurden alle Kompetenzen nach Zweckmäßigkeitsgesichtspunkten jeweils einer federführend zuständigen Kommandobehörde zugeordnet. Das ermöglichte die für die Beherrschung anspruchsvoller Führungs- und Waffensysteme in allen Bereichen notwendige Qualifizierung des Personals und brachte die in der Luftwaffe verfügbare Expertise in ganzer Breite zur Wirkung. Indessen stellte die klassisch gegliederte truppendienstliche Führung sicher, dass die funktionalen Weisungsstränge nicht erst auf der Verbandsebene zusammenkamen und unnötigen Nachsteuerungsbedarf verursachten. Die „Luftwaffenstruktur 1970“ erwies sich als zukunftsweisend; sie hatte bis 1994 Bestand.

Vom 1. April 1971 bis zu seiner Pensionierung im März 1974 war General Steinhoff Vorsitzender des NATO-Militärausschusses. Hier äußerte er Skepsis über die militärische Leistungsfähigkeit der NATO in Europa und machte keinen Hehl aus seiner Sicht der Probleme im Bündnis. Nach seiner Pensionierung war Steinhoff ein viel gefragter militärischer und militärpolitischer Fachmann. Er trat auch als Autor zu Themen des deutschen Luftkrieges im Zweiten Weltkrieg in Erscheinung.

Für seine Verdienste wurde er mit dem Großen Verdienstkreuz mit Stern und Schulterband des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland ausgezeichnet. Eine Kaserne in Berlin-Gatow und das Jagdgeschwader 73 in Laage tragen heute seinen Namen.

General a.D. Johannes Steinhoff starb am 21. Februar 1994.



Stichwort „Neue Managementstruktur und -verfahren“

Bei der Einführung des F-104G STARFIGHTER hatte man das System noch nicht „im Griff“, was die hohen Unfallzahlen bewiesen. Immerhin löste der STARFIGHTER in der Bundeswehr nicht weniger als sieben verschiedene Kampfflugzeugtypen ab. Der große Vorteil einfacherer Logistik und einheitlicher Ausbildung des technischen wie des fliegenden Personals konnte jedoch noch nicht voll genutzt werden; unter anderem bestand Mangel an Technikern und guter Infrastruktur. Die Luftwaffe war im Aufbau; vieles hatte sich noch nicht eingespielt. In Politik, Rüstung und Streitkräften entstammten die Führungsverantwortlichen der Weltkriegsgeneration; ihnen fehlte Erfahrung für die systematische Überwindung der sich häufenden STARFIGHTER-Probleme.

General Steinhoff erkannte die Ursachen der Krise und baute auf der Arbeit seines Vorgängers auf. Unter immer stärkerem öffentlichem und politischem Druck gewann er Handlungsfreiheit für die notwendigen Maßnahmen. Im eigenen Verantwortungsbereich gehörte dazu die neue Luftwaffenstruktur als Teil einer nachhaltigen Lösung. Den Durchbruch schaffte er mit Maßnahmen, die zu einer höheren Einsatzbereitschaft, mehr Flugstunden und so zu einem höheren Ausbildungsstand in den Geschwadern führten. Seine eigene fliegerische Erfahrung einschließlich des Einsatzes neuartiger Flugzeuge kam ihm hier zugute. Er erhielt die geforderte politische, finanzielle und technische Unterstützung. Damit wurde auch der Weg frei für die weitere Ausrichtung der Luftwaffe auf die neue Strategie der Flexiblen Antwort.

Die Bewältigung dieser Krise gilt als Lehrstück für das Management moderner Waffensysteme.



CHAIRMAN MILITARY CTEE



Generalleutnant Günther Rall

Inspekteur der Luftwaffe von 1971 bis 1974

Günther Rall wurde am 10. März 1918 geboren und trat 1936 in die Wehrmacht ein. Nach der Offizierausbildung im Heer wechselte er 1938 zur Luftwaffe. Der Flugzeughöhenausbildung folgten im Zweiten Weltkrieg Verwendungen als Jagdflieger und Führungsverwendungen wie Staffelführer und zuletzt Kommandeur eines Jagdgeschwaders. Er wurde mit dem Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes mit Eichenlaub und Schwertern ausgezeichnet. Später arbeitete er in der Internatsschule Salem am Bodensee, bevor er 1956 in die Bundeswehr eintrat.

Er gehörte zu den Ersten, die in den USA auf Kampfflugzeugen ausgebildet wurden. Es folgten Verwendungen als Truppenführer sowie Tätigkeiten in Stäben. Wie kaum ein anderer war er dabei mit der Einführung des F-104G STARFIGHTER befasst. Er erprobte das Flugzeug selbst, gehörte zu den ersten darauf ausgebildeten deutschen Piloten und war zwischen 1958 und 1964 Leiter Vorauspersonal beim Inspizienten der Jagdflieger und anschließend als Leiter des Arbeitsstabes F-104 mit der Einführung des Flugzeuges, der Umrüstung der Verbände sowie der Ausbildung der Piloten beauftragt.

Nach dem Generalstabslehrgang am NATO Defense College in Paris folgten weitere Verwendungen als Kommandeur des Jagdbombergeschwaders 34 in Memmingen zwischen 1964 und 1966, kurzzeitig als Inspizient der „Fliegenden Verbände der Luftwaffe“ im Luftwaffenamt und von 1967 bis 1969 als Kommandeur erst der 3. Luftwaffendivision in Kalkar und dann der 1. Luftwaffendivision in Fürstentfeldbruck/Meßstetten. Nach einer Tätigkeit als Chief of Staff der 4. Allied Tactical Air Force der NATO folgte von Oktober bis Dezember 1970 eine sehr kurze Verwendung als erster Kommandierender General des neu aufgestellten Luftflottenkommandos. Am 19. Dezember 1970 wurde Generalleutnant Rall zum Inspekteur der Luftwaffe ernannt. Zum Schluss seiner Dienstzeit war er von April 1974 bis Dezember 1975 Deutscher Militärischer Bevollmächtigter im NATO-Militärausschuss.

In der Folge der um eine private Reise nach Südafrika entstandenen politischen Diskussionen beantragte er seine Versetzung in den Ruhestand. Verteidigungsminister Georg Leber und Bundespräsident Walter Scheel entsprachen diesem Antrag. So wie die Einführung des STARFIGHTER in die Luftwaffe mit dem Namen Rall verbunden ist, steht seine Inspektorszeit auch unter dem Zeichen der teilweisen Ablösung des STARFIGHTER durch die F-4 PHANTOM und der damit verbundenen Stärkung der konventionellen Anteile der Luftwaffe.

Für seine Verdienste wurde Generalleutnant Rall mit dem Großen Verdienstkreuz des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland ausgezeichnet.

Generalleutnant a.D. Günther Rall starb am 4. Oktober 2009.



Stichwort „Strategiewechsel“

Das strategische Konzept der Flexiblen Antwort von 1967 hatte vier entscheidende Konsequenzen: Die Beibehaltung einer starken atomaren Komponente; die Ablehnung des Konzepts durch Frankreich; das Prinzip der Vorneverteidigung und die Stärkung der konventionellen Kräfte. Die Luftwaffe behielt die atomarwaffenfähigen Geschwader (vier mit F-104G STARFIGHTER und zwei mit PERSHING I) sowie vorerst auch die NIKE Hercules mit atomaren Gefechtsköpfen im Dienst. Der mit dem französischen „Nein“ verbundene Rückzug der französischen Truppen aus den NATO-Streitkräften wurde in der Luftwaffe insbesondere durch eine neue Stationierungsplanung für die Flugabwehrraket Verbände kompensiert.

Den Anforderungen der Vorneverteidigung konnten die NATO-Luftstreitkräfte durch Anpassung der Operationsplanungen genügen. Die Stärkung der konventionellen Kräfte mit dem Ziel, einen mit Massen gepanzerten Truppen angreifenden Gegner abzuwehren, war jedoch ohne neue Ausrüstung nicht zu erreichen.

Daher beschaffte die Luftwaffe die, verglichen mit dem STARFIGHTER, technologisch nicht jüngeren, aber in konventionellen Operationen überlegenen Kampfflugzeuge F-4 PHANTOM. Als RF-4E ersetzten sie zwei STARFIGHTER-Aufklärungsgeschwader und in der neuesten Version F-4F zwei Jagd- und ein Jagdbombergeschwader (F-104G) sowie ein leichtes Kampfgeschwader (FIAT G-91). Für die Ausbildung wurden einige F-4E PHANTOM in den USA stationiert. So konnte die Aufklärungsfähigkeit der Luftwaffe gestärkt, die Luftverteidigungsfähigkeit von der reinen Abfangjagd zu einem flexibleren Jägerinsatz weiterentwickelt und aufgrund der hohen Zuladung der F-4F PHANTOM die Kapazität zur Bekämpfung von Bodenzielen vergrößert werden. Mangels ausreichender Haushaltsmittel war jedoch kein voller Ersatz der STARFIGHTER und FIAT G-91 durch PHANTOM im Verhältnis 1:1 möglich - die Kosten des leistungsfähigeren Systems wurden durch eine geringere Zahl an Flugzeugen „erwirtschaftet“.

Die F-4F PHANTOM war als Übergangslösung für zehn Jahre gedacht, wurde danach einem Programm zur Leistungssteigerung besonders für den Jagdeinsatz unterzogen und bleibt, entsprechend der Luftwaffenplanung, bei einem Geschwader über 2010 hinaus im Dienst. Die Geschichte des STARFIGHTER und der PHANTOM in der Luftwaffe lässt den Zeit- und Mittelbedarf deutlich werden, der mit grundlegenden Veränderungen wie im Falle eines Strategiewechsels verbunden ist.





Generalleutnant Gerhard Limberg

Inspekteur der Luftwaffe von 1974 bis 1978

Gerhard Limberg wurde am 7. Juli 1920 geboren und erlebte den Krieg als Jagdflieger und Staffelführer. Nach dem Krieg war er Angestellter und selbstständiger Unternehmer. Er trat 1956 in die Luftwaffe ein, durchlief die fliegerische Ausbildung und zählte zu den ersten zehn ausgebildeten Flugzeugführern der Luftwaffe, die am 24. September 1956 in Fürstenfeldbruck ihre „Wings“ aus der Hand des damaligen Bundesverteidigungsministers Theodor Blank erhielten.

Neben seinen Führungsverwendungen als Geschwaderkommandeur, Divisionskommandeur sowie als Chief of Staff der 4. Allied Tactical Air Force ragte seine Tätigkeit als gesamtverantwortlicher Chairman einer gemeinsamen multinationalen Arbeitsgruppe (Joint Working Group) für die Konzeption und Entwicklung eines Nachfolgemusters für den F-104G STARFIGHTER besonders heraus. Daraus entstand das „Multi Role Combat Aircraft“, der Jagdbomber Panavia 200 (PA200) TORNADO, dessen Erstflug er als Inspekteur der Luftwaffe auf dem Höhepunkt seiner militärischen Laufbahn am 14. August 1974 erlebte.

Seine Amtszeit als Inspekteur war jedoch ebenso nachhaltig geprägt vom Ringen um eine Luftraumstruktur der Bundesrepublik Deutschland. Personell erreichte die Luftwaffe erstmals die Planzahlen. Ihr Umfang stieg auf ca. 110.000 Soldaten; dies sollte bis 1991 so bleiben.

Generalleutnant Limberg schied am 30. September 1978 aus dem aktiven Dienst aus; für seine Verdienste wurde er mit dem Großen Verdienstkreuz des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland ausgezeichnet.

Generalleutnant a.D. Gerhard Limberg starb am 23. März 2006.



Stichwort „Luftraumstruktur der Bundesrepublik Deutschland“

Der zivile Luftverkehr - vor allem die Nutzung des Luftraums durch Verkehrsflugzeuge - nahm ständig zu. Die Ausbildungsmöglichkeiten der auf großräumige Bewegungen nach Sichtflugregeln angewiesenen fliegenden Verbände drohten daher eingeschränkt zu werden, besonders in der Luftverteidigung.

Gegen den militärischen Tiefflug und die damit verbundene Lärmbelastung regte sich Widerstand in Öffentlichkeit und Politik. Die Luftwaffe versuchte davon zu überzeugen, dass die Beeinträchtigung von Zivilluftfahrt und Bevölkerung durch Koordination und Einschränkungen des Flugbetriebs auf ein Minimum zurückgeführt werde. Sie wurde in der von Medien beherrschten Debatte aber als eine Stimme unter vielen wahrgenommen. Allerdings hatte der militärische Flugbetrieb damals einen weit größeren Umfang als heute und die in Deutschland stationierten alliierten Kräfte, an andere Verhältnisse in ihren Ländern gewöhnt, ließen sich nur mit Nachdruck einschränken.

In solcher Atmosphäre wurde über eine Neuordnung des Luftraums und seiner Nutzung zwischen dem Bundesminister für Verkehr und dem Bundesminister der Verteidigung, vertreten durch den Inspekteur der Luftwaffe, in einem langwierigen und mühsamen Prozess verhandelt. Der Inspekteur vertrat neben den Interessen der ganzen Bundeswehr auch die der alliierten Partner. Deren Ausbildungsmöglichkeiten hatten politischen Rang - als ein praktischer Beleg für die Bündnistreue Deutschlands und wegen des deutschen Interesses an einer starken Präsenz der Partner weit „vorn“, die eben auch von diesen Möglichkeiten abhing.

Der vereinbarte Kompromiss wurde den unterschiedlichen Interessen weitgehend gerecht, jedoch hat sich die Situation letztlich mit dem hinzugewonnenen Luftraum nach der Wiedervereinigung und mehr noch mit der Reduzierung der Luftstreitkräfte in Mitteleuropa wieder etwas entspannt. Fortbestehende Einschränkungen für die Nutzung des Luftraums erfordern immer wieder einen Interessenausgleich.





Generalleutnant Friedrich Obleser

Inspekteur der Luftwaffe von 1978 bis 1983

Friedrich Obleser wurde am 21. Februar 1923 geboren und trat 1940 als Kriegsfreiwilliger in die damalige Luftwaffe ein. Er wurde zum Offizier und Jagdflieger ausgebildet und führte eine Jagdstaffel. Er wurde mit dem Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes ausgezeichnet. Als Oberleutnant geriet er 1945 in Kriegsgefangenschaft. Nach Rückkehr aus der US-Gefangenschaft war er Beauftragter einer Verwertungsgesellschaft, die vor allem viermotorige Bomber zu demontieren und abzuwracken hatte. Bald darauf wurde er Leiter der arbeitstechnischen Anwendungsabteilung eines Pfälzer Industriewerkes, wo er maßgeblichen Anteil an der Produktionsumstellung auf neue Werkstoffe und Herstellungsverfahren hatte.

1956 trat er als Hauptmann in die Luftwaffe ein und durchlief verschiedene Verwendungen in Jagdfliegerverbänden, bevor er 1961 Kommodore des Jagdgeschwaders 72 in Leck und 1963 Kommodore des Jagdbombergeschwaders 31 „Boelcke“ in Nörvenich wurde. Es folgte die Verwendung als Systembeauftragter „Multi Role Combat Aircraft“ (MRCA) im Führungsstab der Luftwaffe, der sich die Tätigkeit als General Manager der „NATO MRCA Management Agency (NAMMA)“ anschloss.

Nach einem Jahr als Amtschef Luftwaffenamt und einem weiteren Jahr als Kommandierender General des Luftwaffenunterstützungskommandos ernannte ihn Verteidigungsminister Hans Apel am 1. Oktober 1978 zum Inspekteur der Luftwaffe.

Er schied am 31. März 1983 aus dem Dienst aus, wenige Wochen, bevor der erste Jagdbomber vom Typ PA200 TORNADO an das Jagdbombergeschwader 31 „Boelcke“ übergeben wurde. Die Serienreife dieses neuen Jagdbombers ist maßgeblich Oblesers langjähriger Tätigkeit zugunsten dieses Waffensystems zuzuschreiben. Seine Verdienste reichen damit über die Luftwaffe hinaus. Auch die britische und italienische Luftwaffe profitierten von seiner Expertise und seinem Engagement für dieses Flugzeug. Für seine Verdienste wurde er mit dem Großen Verdienstkreuz mit Stern des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland ausgezeichnet.

Generalleutnant a.D. Friedrich Obleser starb am 5. Juni 2004.



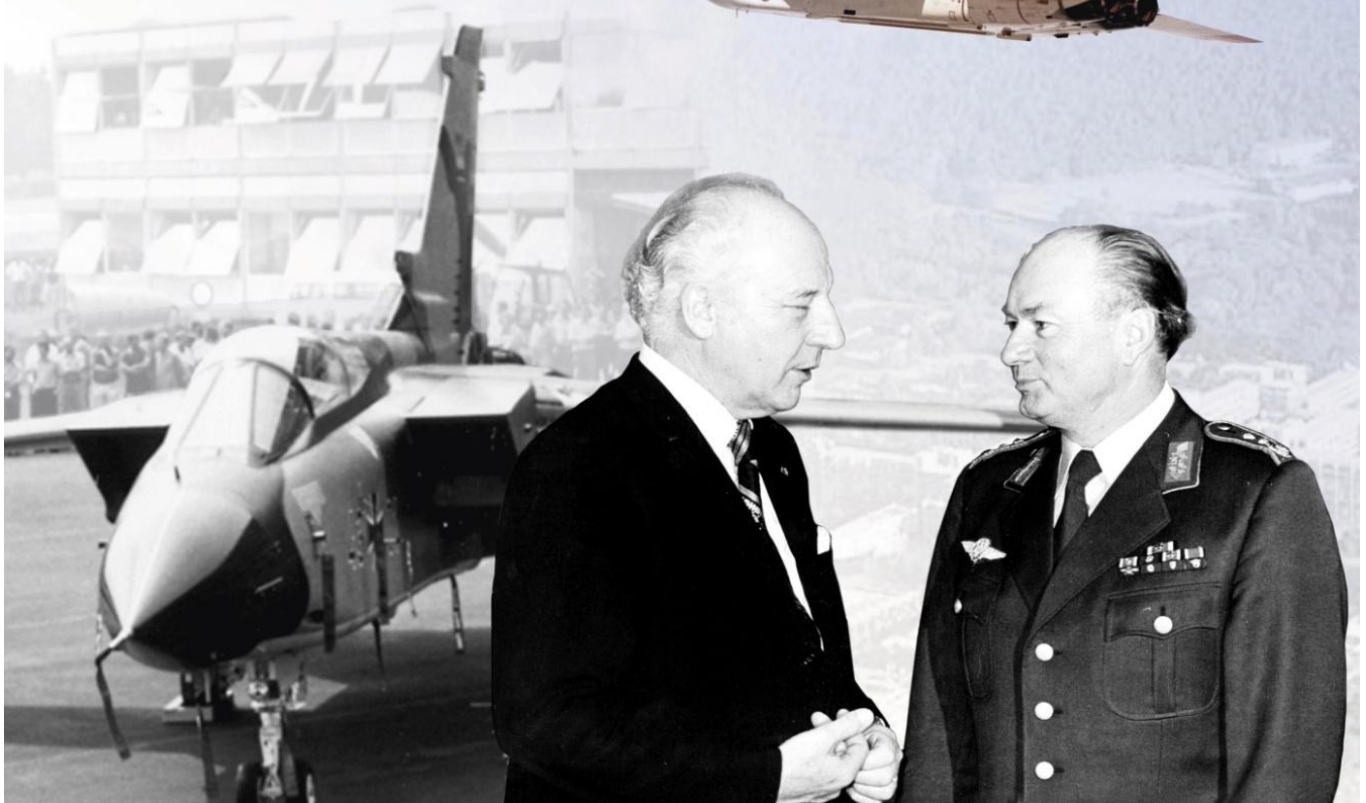
Stichwort „MRCA Panavia 200 TORNADO“

Bereits 1968 als „Neues Kampfflugzeug (NKF)“ zwischen Deutschland, Großbritannien und Italien vereinbart, wurde das MRCA-Programm das bis dahin größte deutsche Rüstungsvorhaben. Das MRCA (Multi Role Combat Aircraft) ersetzte ab 1981 die verbliebenen F-104G STARFIGHTER der Luftwaffe sowie der Marine. 2005 endete der Betrieb der PA200 TORNADO in der Marine; die Aufgabe „Seekriegführung aus der Luft“ wurde der Luftwaffe zugewiesen. Die fliegerische Ausbildung der Luftfahrzeugführer und Waffensystemoffiziere erfolgte bis 1999 trinational in Cottesmore/England mit anschließender luftwaffenspezifischer Waffensystemausbildung. 1999 wurde die deutsche Ausbildung zur Holloman Air Force Base/New Mexico verlegt.

Variable Flügelgeometrie, Fly-by-Wire-Steuerung, Fähigkeit zum radargesteuerten Tiefstflug sowie neuartige Bewaffnung sicherten dem PA200 TORNADO und der beteiligten Luftfahrtindustrie einen internationalen Spitzenplatz. Seine Auslegung - Zwei-Mann-Besatzung und zwei Triebwerke - war dem Leistungsspektrum geschuldet, aber auch den Flugsicherheitsstandards nach der STARFIGHTER-Krise. Variable Geometrie und Schubumkehr reduzierten die Start- und Landestrecken; gekoppelt mit Startbahnschnellinstandsetzung und Härtung der Infrastruktur sicherten sie Operationsfähigkeit auch nach Feindeinwirkung.

Mit der amerikanischen Zertifizierung des PA200 TORNADO für den atomaren Einsatz blieb Deutschlands nukleare Teilhabe erhalten.

Die Entwicklungs- und Beschaffungskosten des MRCA blieben im vertraglichen Rahmen. Stark schwankender Mittelbedarf zu Produktionsbeginn führte aber 1981 zur „TORNADO-Krise“. Es drohte die Verdrängung anderer wichtiger Vorhaben. In einer „Rüstungsklausur“ unter Leitung von Verteidigungsminister Apel passten die Teilstreitkräfte ihre Investitionsplanungen der Finanzvorgabe an. Indessen wurden die Betriebskosten höher als von Industrie und Luftwaffe erwartet und die Erhaltung der Einsatzbereitschaft in den TORNADO-Verbänden erforderte stets große Anstrengungen.





**General
Eberhard Eimler**

Inspekteur der Luftwaffe von 1983 bis 1987

Eberhard Eimler wurde am 30. November 1930 geboren und war der erste Inspekteur der Luftwaffe, der nicht mehr als Soldat im Zweiten Weltkrieg gedient hatte. Nach dem Abitur und einer Ausbildung zum Elektroinstallateur studierte Eimler einige Semester Elektrotechnik, bevor er 1956 in die Bundeswehr eintrat. Es folgte die Ausbildung zum Offizier, Flugzeugführer und Fluglehrer, anschließend die Generalstabsausbildung an der Führungsakademie der Bundeswehr in Hamburg und eine Verwendung als Referent im Führungsstab der Luftwaffe. Von 1968 bis 1970 war er Adjutant des Inspektors der Luftwaffe, Generalleutnant Steinhoff.

Nach Truppen- und Stabsverwendungen wurde Generalleutnant Eimler mit nur 50 Jahren Deputy Commander Allied Air Forces Central Europe in Ramstein.

Am 1. April 1983 ernannte ihn Verteidigungsminister Hans Apel zum Inspekteur der Luftwaffe. In seiner Amtszeit als Inspekteur brachte Eimler den ECR (Electronic Combat Reconnaissance) -TORNADO sowie das „Taktische Kampfflugzeug“, das später als „Jäger 90“ bezeichnet wurde und heute als EUROFIGHTER in die Luftwaffe eingeführt ist, auf den Weg. Er beschloss seine Laufbahn als General und Stellvertreter des Alliierten Oberbefehlshabers Europa (DSACEUR) der NATO in Mons/Belgien. Für seine Verdienste wurde er mit dem Großen Verdienstkreuz mit Stern des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland ausgezeichnet.

Am 30. September 1990 schied mit Eimler ein überzeugter und überzeugender Verfechter der Bedeutung von Luftstreitkräften aus dem aktiven Dienst der Bundeswehr aus.



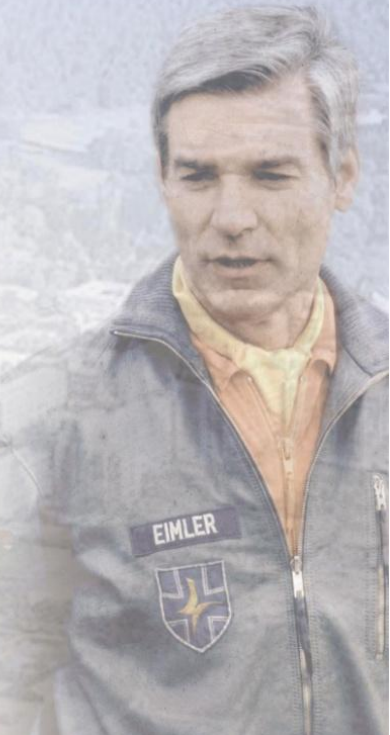
Stichwort „Zukunftssicherung“

Von außen betrachtet war es eine Konsolidierungsphase: Radarführungsdienst, Flugabwehraketen- und Flugkörpertruppe erfüllten die hohen Anforderungen des Dauereinsatzes wie auch die Lufttransportkräfte. Der leichte Jagdbomber FIAT G-91 – als Ergänzung der F-104G STARFIGHTER speziell zur Unterstützung der Landstreitkräfte – war durch den ALPHA JET abgelöst und die Einsatzbereitschaft der F-4F PHANTOM-Verbände ständig verbessert worden. Die PA200 TORNADO-Einführung war im Plan.

Die Amtszeit General Eimlers wurde jedoch ein Ringen um die Luftwaffe der Zukunft: Die trinationale Konstruktion des MRCA-Programms ermöglichte ohne Kostensteigerung die zusätzliche Beschaffung von 35 TORNADO in der ECR-Auslegung - vergleichbar mit Systemen der US Air Force, z.B. für den Kampf gegen Radarstellungen. Mit den zusätzlichen Flugzeugen wurde zudem der Trend zu „modernerer Systemen bei geringeren Stückzahlen“ gebremst. Der Bewilligungsprozess war jedoch ein Kraftakt.

Überhaupt stellte der knappe Haushalt die Investitionen der Bundeswehr immer mehr in Frage. Mittelzuteilungen sollten sich daher aus neuen konzeptionellen Ansätzen ableiten, z.B. durch die Gewichtung des Kampfes auf dem Gefechtsfeld in Relation zu Operationen in der Tiefe des Raumes. Daneben sollte eine „bessere Bewaffnung statt neuer Waffensysteme“ die Bundeswehr-Planung von Großvorhaben entlasten.

Dennoch war die Ablösung der F-4F PHANTOM anzugehen und zwar mit strikter, politisch vorgegebener Optimierung für die Luftverteidigung. Eine Limitierung auf 10 Tonnen Leergewicht sollte die Systemkosten begrenzen, traf aber nicht den Bedarf erwünschter europäischer Partner. Auch ließen sich in diesem Zeitraum die Mittel für ein europäisches Programm nicht einplanen; ein Kauf in den USA oder Frankreich war keine Option. Dieses Patt bestand für das als Taktisches Kampfflugzeug (TKF) angedachte, 1983 in Jagdflugzeug 90 (JF 90) umbenannte Planungsvorhaben viele Jahre fort bis zur Entscheidung für den EUROFIGHTER. Hierzu wurde es unumgänglich, die mögliche Nutzungsdauer der PHANTOM auszuzehren bzw. zu verlängern.





Generalleutnant Horst Jungkurth

Inspekteur der Luftwaffe von 1987 bis 1991

Horst Jungkurth wurde am 24. Januar 1933 geboren und ist in mehrfacher Hinsicht ein Mann der „ersten Stunde“ der Luftwaffe. Am 2. Januar 1956 nahm er mit den ersten Luftwaffensoldaten als Freiwilliger seinen Dienst in der Luftwaffenlehrkompanie in Nörvenich auf.

Nach der Ausbildung zum Flugzeugführer, bei der er auch einer der ersten jungen Soldaten der Bundeswehr in den USA war, folgte die Verwendung in der „Studiengruppe Luftwaffe“ und als A 3 des „Fachbereiches Luftwaffe“ an der Führungsakademie der Bundeswehr. Diese Studiengruppe befasste sich mit Luftkriegsoperationen und bereitete mit ihren Vorstellungen die Führungsvorschrift der Luftwaffe vor, die LDv 100/1. Jungkurth durchlief eine rasche Karriere mit Verwendungen als Kommandore eines Leichten Kampfgeschwaders FIAT G-91, Divisionskommandeur, Kommandeur der 4. Allied Tactical Air Force sowie als Stellvertreter des Generalinspektors, bevor er am 1. Oktober 1987 zum Inspekteur der Luftwaffe ernannt wurde.

In seiner Amtszeit entbrannte in Öffentlichkeit, Medien und Politik heftiger Streit über Notwendigkeit und Auswirkungen des militärischen Tiefflugs. Der Luftwaffe fiel es zu, mit militärischen Argumenten zu überzeugen und zugleich vertretbare Kompromisse für den Flugbetrieb zu erreichen. Ende 1989 zeichnete sich die Wiedervereinigung Deutschlands ab und es ergab sich die schwierige aber einmalige Aufgabe, eine gesamtdeutsche Luftwaffe als Teil der „Armee der Einheit“ aufzubauen. Dazu konnte General Jungkurth noch wesentlich beitragen. Für seine Verdienste wurde er mit dem Großen Verdienstkreuz des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland ausgezeichnet.

Er schied am 31. März 1991 aus dem aktiven Dienst aus.



Stichwort „Gesamtdeutsche Luftstreitkräfte“

Nach dem Fall der Berliner Mauer und in Erwartung eines vereinten Deutschlands verabredeten militärische Führer der Nationalen Volksarmee (NVA), Kontakt zur Bundeswehr zu suchen. Das Bundesministerium der Verteidigung regte an, dass Bundeswehr-Kommandeure darauf eingehen sollten, allerdings informell und in Zivil. So hatte der Inspekteur der Luftwaffe schon Ende 1989 Verbindung zum Chef des Stabes der Luftstreitkräfte/Luftverteidigung (LSK/LV) der NVA, Generalleutnant Rolf Berger.

Die Besucher in der DDR gewannen ein aktuelles Bild der NVA: Die Verhältnisse bei den jungen Soldaten erschienen desolat und der technologische Stand niedriger als vorher zumeist angenommen. Dagegen erwies sich die bis 1989 mit rigorosen Befehlen erreichte Einsatzbereitschaft deutlich höher als „im Westen“ vielerorts bekannt.

Hervorzuheben ist das Offizierkorps, das sich – natürlich auch mit Hoffnung auf eine Zukunft in der Bundeswehr – um einen geordneten Übergang bemühte. Die Regierung der DDR wollte ihre Streitkräfte weitgehend erhalten, aber es kam nur die sofortige Übernahme durch die Bundeswehr in Frage, mit dem gesamten noch im Dienst befindlichen Personal sowie enormen Materialbeständen.

Am 3. Oktober 1990 formierte die Luftwaffe in Strausberg-Eggersdorf die 5. Luftwaffendivision als Übergangslösung, der alle im Beitrittsgebiet bestehenden LSK/LV-Verbände der NVA unterstellt wurden – eine „Luftwaffe im Kleinen“. Die Truppenteile wurden aufgrund des 2+4-Vertrages nicht der NATO assigniert. Das änderte sich erst mit dem Abzug der sowjetischen Truppen 1994, wobei der mit der Sowjetunion vereinbarte Verzicht auf die Dislozierung von Atomwaffen fortbestand.

So viel Anstrengung allen Beteiligten – gerade auch bei der Bewältigung der oft schicksalhaften Personalentscheidungen und der psychologischen Lage – noch abverlangt werden sollte, es war die Gestaltung der kritischen Anfangsphase, die für die Schaffung gesamtdeutscher Luftstreitkräfte eine gute Grundlage schuf.





Generalleutnant Hans-Jörg Kuebart

Inspekteur der Luftwaffe von 1991 bis 1994

Hans-Jörg Kuebart wurde am 2. September 1934 geboren. Er trat 1955 in den Bundesgrenzschutz ein, wechselte 1956 zunächst zum Heer, um schließlich im Dezember des gleichen Jahres in die Luftwaffe einzutreten.

Nach der Ausbildung zum Strahlflugzeugführer folgte der Einsatz als Flugzeugführer und Staffelführer im Jagdbombergeschwader 33 in Büchel. Der Teilnahme an der Generalstabsausbildung von 1964 bis 1966 schloss sich die Tätigkeit als Generalstabsoffizier für Führung und Einsatz in der 3. Luftwaffendivision an. 1968 übernahm er als Kommandeur die Fliegende Gruppe des Jagdbombergeschwaders 34 in Memmingen, bevor er 1970 Kommodore im gleichen Verband wurde.

Es folgten abwechselnde Tätigkeiten in Stäben und im Attachédienst als Verteidigungsattaché in Madrid und London. 1981 wurde er Kommandeur der 4. Luftwaffendivision und stieg 1983 zum Kommandierenden General Luftflotte auf. Nach der Tätigkeit als Deputy Commander der Allied Air Forces Central Europe in Ramstein ab 1989 folgte am 1. April 1991 die Berufung zum Inspekteur der Luftwaffe. Hier erlebte er 1993 den ersten bewaffneten Kriseneinsatz der Luftwaffe im Rahmen der Überwachung des Flugverbots über Bosnien-Herzegowina, der Operation „Deny Flight“. Für seine Verdienste wurde Generalleutnant Kuebart mit dem Großen Verdienstkreuz des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland ausgezeichnet.

Generalleutnant Kuebart schied am 30. September 1994 aus der Luftwaffe aus. Bundeswehr und NATO blieb er bis in den Mai 1998 als Stellvertretender Direktor des George C. Marshall-Centers in Garmisch-Partenkirchen verbunden. Diese Einrichtung nutzte die NATO vor allem, um im Rahmen ihres Öffnungsprozesses gegenüber den ehemaligen Staaten des Warschauer Paktes die Streitkräfte der am Programm „Partnership for Peace“ teilnehmenden Nationen auf dem Weg von ehemals sozialistischen Staaten zu Demokratien zu unterstützen. Ein Teil dieser Staaten ist inzwischen Mitglied der NATO.

Seine Amtszeit als Inspekteur der Luftwaffe war neben der Einnahme der Luftwaffenstruktur 4 vor allem durch die sich abzeichnenden zunehmenden Einsätze der Bundeswehr geprägt. Dem Blauhelm-Einsatz UNOSOM II (United Nations in Somalia II) im Jahre 1993 folgten nach dem UNPROFOR-Mandat (United Nations Protection Force) ab 1994 die NATO-geführten Einsätze der Bundeswehr im bürgerkriegszerrütteten ehemaligen Jugoslawien.



Stichwort „Luftwaffenstruktur 4“

Die Luftwaffenstruktur von 1970 war überholt, als in Deutschland der Vereinigungsprozess begann. Nicht nur die Verbände der ehemaligen NVA, sondern auch die der Luftwaffe waren von Reduzierungen und Umgliederungen betroffen, die sich aus der neuen sicherheitspolitischen Lage ergaben. So folgte mit der Luftwaffenstruktur 4 ein umfassender Umbau, der die Auflösung der drei mit dem ALPHA JET ausgerüsteten Geschwader einschloss.

Die Flugabwehrraketentruppe erfuhr mit der Außerdienststellung der NIKE Hercules und der folgenden Umrüstung auf das Waffensystem PATRIOT wie mit der drastischen Reduzierung der Bereitschaftsforderungen „neue Zeiten“: Der bislang erlebte Schichtdienst war nicht länger erforderlich, die Belastungen für die Truppe nahmen deutlich ab, aber das Selbstverständnis als allzeit bereite Waffe zum Schutz des eigenen Luftraums wandelte sich erst allmählich in den „Normalzustand“ einer Truppe im Frieden. Der material- und personalintensive Flugabwehrraketengürtel wurde Schritt für Schritt aufgegeben.

Die atomaren Fähigkeiten der Bundeswehr wurden mit der Außerdienststellung der PERSHING-Flugkörperverbände und der Reduzierung der als nukleare Trägerplattform einsetzbaren Jagdbomber abgebaut; eine bis heute erhaltene Fähigkeit in der nuklearen Teilhabe sichert Deutschland die Mitsprache bei Fragen der atomaren Abschreckung.

Das Kernelement der Luftwaffenstruktur 1970 – die Gliederung in Luftwaffenführungskommando (vorher Luftflottenkommando), Luftwaffenunterstützungskommando und Luftwaffenamt – wurde beibehalten. Luftwaffenunterstützungskommando und Luftwaffenamt wurden jedoch für den Einsatz dem Luftwaffenführungskommando unterstellt. Neu eingeführt wurden die Luftwaffenkommandos Nord und Süd als Korpsbene zwischen den Höheren Kommandobehörden und den Luftwaffendivisionen. Sie sollten das Gewicht der Luftwaffe in der NATO steigern, denn die Kommandierenden Generale waren als Commander der Combined Air Operations Center (CAOC) 2 bzw. 4 zugleich NATO-Kommandeure und führten ihre Luftwaffenverbände truppendienstlich wie im Einsatz; der damit verbundene Aufwand war in der späteren Luftwaffenstruktur 5 aber nicht aufrecht zu erhalten.

Zunächst bedeutete die Struktur 4 eine Reduzierung des Personalumfangs der Luftwaffe von 110.000 auf ca. 80.000 Soldaten, die Zahl der Kampfflugzeuge ging von rund 700 auf weniger als 500 zurück. Dass dies nur ein Zwischenstand sein konnte, wurde mit der Auflösung der Sowjetunion, dem NATO-Beitritt ehemaliger Mitgliedstaaten des Warschauer Paktes, den geringeren Anforderungen der „Landesverteidigung“ und der zunehmenden Orientierung der Bundeswehrplanung an der Krisenreaktion – bei anhaltender Mittelknappheit – immer deutlicher.





Generalleutnant Bernhard Mende

Inspekteur der Luftwaffe von 1994 bis 1997

Bernhard Mende, der erste Inspekteur der Luftwaffe, der nicht Luftfahrzeugführer war, wurde am 2. August 1937 geboren. Er trat 1958 in die Luftwaffe ein und absolvierte nach Ausbildung und Einsatz als Offizier der Flugabwehrraketentruppe zwischen 1968 und 1970 die Generalstabsausbildung. Unter den anschließenden Verwendungen ragten die Führung des Flugabwehrraketenaufbataillons 21 in Möhnesee, die Zeit als Bearbeiter aller Angelegenheiten der integrierten NATO-Luftverteidigung des Internationalen Militärstabes im NATO-Hauptquartier in Brüssel sowie die Aufgaben als Stabsabteilungsleiter Planung im Führungsstab der Luftwaffe heraus.

Den Fall der Mauer am 9. November 1989 erlebte er als Kommandeur der 2. Luftwaffendivision. Knapp ein Jahr später stellte er in Strausberg-Eggersdorf bei Berlin am Tag der Deutschen Einheit, dem 3. Oktober 1990, die neue 5. Luftwaffendivision in Dienst und führte sie ein Jahr. Im Oktober 1991 wurde er Stellvertreter des Inspektors der Luftwaffe, am 1. Oktober 1994 Inspekteur der Luftwaffe.

Mit Generalleutnant Mende schied am 30. September 1997 ein Inspekteur aus seinem Amt, der in seiner Person für viele Luftwaffenangehörige die Vereinigung Deutschlands repräsentierte. In dieser einzigartigen „Gunst der Stunde“ konnte er mit persönlichem Engagement und Vorbild nicht nur die Soldaten der ehemaligen NVA in die Luftwaffe integrieren, sondern auch die Angehörigen der „alten“ Luftwaffe als „Team Luftwaffe“ motivieren und auf die Anforderungen der Zukunft vorbereiten. Für seine Verdienste wurde Generalleutnant Mende mit dem Verdienstkreuz 1. Klasse des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland ausgezeichnet. Generalleutnant a.D. Bernhard Mende starb am 7. Oktober 2004.



Stichwort „Armee der Einheit“

Die Wiedervereinigung hatte tiefgreifende Auswirkungen auf die Luftwaffe und dabei auf die Werdegänge ihrer Offiziere und Unteroffiziere – nicht nur für die Angehörigen der NVA, sondern auch für die Soldaten der „alten“ Bundesrepublik: Ihr Berufsethos war nicht zuletzt bestimmt durch die nun nicht mehr akute Konfrontation mit den sozialistischen Staaten im Osten und durch die deutsche Spaltung.

Die historische Aufgabe, die NVA zu „übernehmen“ und das Beitrittsgebiet in den eigenen Verteidigungsauftrag einzubeziehen, erzeugte einen Motivationsschub; der Abbau der militärischen Konfrontation führte aber zu Fragen nach künftigen Sicherheitsrisiken und militärischen Erfordernissen – bestärkt durch oft unrealistische Wünsche in Politik und Öffentlichkeit nach einer „Friedensdividende“. Parallel dazu kam es zu den krisenhaften Entwicklungen in Europa, mit denen neue Risiken und eventuelle deutsche Beiträge zu ihrer Bewältigung ins Blickfeld rückten.

So hatte die politisch-militärische Übergangskonzeption „Armee der Einheit“ (1990) drei Dimensionen: Eine für die Truppenführung entscheidende psychologische, eine organisatorische und eine – auf zunächst noch unsicherem politischen Boden – langfristig planerische. All dies hat die Amtszeiten der Inspektoren seit 1989 ausgefüllt und ihre Lebensläufe mitgeprägt, wie am Beispiel von Generalleutnant Mende besonders deutlich wird. Zunächst war es die Herausforderung, den NVA-Soldaten vertrauensvoll zu begegnen, keine „Siegermentalität“ aufkommen zu lassen und dem Empfinden der Betroffenen als „Verlierer der Einheit“ mit Fairness zu begegnen. Dies hat die Luftwaffe bewältigt, die Innere Führung hat sich bewährt.

Die organisatorischen Aufgaben waren vielfältig, die Verantwortung für enorme Mengen von Material ragte dabei heraus: Unter anderem galt es, rund 700 Kampf-, Transport- und Schulflugzeuge sowie mehrere Hundert Flugabwehrraketen im Sinne der KSZE-Verpflichtungen zu vernichten. Dazu kamen umfangreiche Versorgungsgüter und nicht mehr nötige Infrastruktur. Letztlich blieb nur eine Staffel mit Jagdflugzeugen MiG-29 FULCRUM für längere Zeit, bis 2004, im Dienst der Luftwaffe, und ein geringer Teil sonstiger NVA-Ausrüstung wurde weiter genutzt.

Die langfristige Neuausrichtung der Bundeswehr hatte in der Amtszeit Mendes längst begonnen. Sie erwies sich schließlich als Einstieg in einen andauernden Transformationsprozess, in dem die Luftwaffenstruktur 4 notwendigerweise nur ein vorübergehendes Stadium bilden konnte.





Generalleutnant Rolf Portz

Inspekteur der Luftwaffe von 1997 bis 2001

Rolf Portz wurde am 15. Oktober 1940 geboren, trat 1960 in die Luftwaffe ein und durchlief die klassische Ausbildung für Strahlflugzeugführer. Von 1964 bis 1970 war er Strahlflugzeugführer auf dem Jagdbomber FIAT G-91 beim Leichten Kampfgeschwader 41 in Husum. Im Anschluss an die Generalstabsausbildung von 1970 bis 1972 folgten operationell geprägte Verwendungen bis hin zum Kommandore des Jagdbombergeschwaders 49 in Fürstenfeldbruck von 1985 bis 1987.

Nach der Tätigkeit als Referatsleiter für Grundsätze der Operationsführung im Führungsstab der Luftwaffe war er ab 1990 zwei Jahre als Amtschef des Amtes für Studien und Übungen der Bundeswehr eingesetzt sowie ab 1992 als Abteilungsleiter der Resources Division im Stab des Supreme Headquarters Allied Powers in Europe (SHAPE). Ab 1993 baute er das Luftwaffenkommando Nord in Kalkar und die beiden internationalen Stäbe und Kommandobehörden Reaction Force Air Staff (RFAS) und Interim Combined Air Operations Center 2 (ICAOC 2) auf und führte diese. 1994 wurde er Stellvertreter des Inspektors der Luftwaffe. Im Oktober 1997 folgte er Generalleutnant Bernhard Mende als Inspekteur der Luftwaffe.

Seine Amtszeit als Inspekteur stand unter dem Eindruck der zunehmenden Einsätze der Bundeswehr auf dem Balkan, die von März bis Juni 1999 in die Operation „Allied Force“ mündeten. Erstmals waren Einheiten der Bundeswehr – PA200 TORNADO des Jagdbombergeschwaders 32 aus Lechfeld und des Aufklärungsgeschwaders 51 „Jimmelmann“ aus Jagel – gemeinsam mit Verbündeten im Kampfeinsatz. Generalleutnant Portz bewertete die Auslandseinsätze der Luftwaffe, die eben nicht allein diese beiden Verbände betraf, als eine „Herausforderung an das gesamte Team Luftwaffe“.

Nicht weniger bedeutsam war der Umbau der Luftwaffe im Rahmen der Luftwaffenstruktur 5. In deren Folge gab die Luftwaffe diejenigen Aufgaben an die neu aufzustellende Streitkräftebasis ab, die als „streitkräftegemeinsame Aufgaben“ identifiziert worden waren. Dies betraf Teile der Logistik, den nahezu kompletten Fernmeldeverbindungsdienst sowie die fernmeldeelektronische Aufklärung. Ebenso gab die Luftwaffe den kompletten Truppensanitätsdienst an den neu formierten Organisationsbereich Sanitätsdienst ab.

Am 31. März 2001 endete die Amtszeit von Generalleutnant Portz als Inspekteur der Luftwaffe. Für seine Verdienste wurde er mit dem Großen Verdienstkreuz des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland ausgezeichnet.



Stichwort „Allied Force“

Im Zuge des Zerfalls des jugoslawischen Staates erklärten sich 1991 die autonomen Teilrepubliken Kroatien und Slowenien sowie 1992 Bosnien-Herzegowina zu souveränen Staaten. Den weiteren Zerfallsprozess wollte die jugoslawische Regierung durch die Einengung der Autonomie ihrer übrigen Teilrepubliken aufhalten. Dies betraf besonders die überwiegend albanischstämmige Bevölkerung der Teilrepublik Kosovo. Gegen diese Politik lehnte sich die kosovarische Untergrundbewegung UÇK (Ushtria Çlirimtare e Kosovë, in deutsch: Befreiungsarmee des Kosovo) auf und versuchte, sich von Jugoslawien loszusagen.

Als politische Versuche zur Lösung der Krise bis zum Januar 1999 keine Ergebnisse erzielten, entschied sich die NATO, die Bundesrepublik Jugoslawien mit Waffengewalt zum Einlenken zu bewegen. Mehrmonatigen, aber letztlich erfolglos bleibenden Verhandlungen folgte von März bis Juni 1999 die Operation „Allied Force“. Sie war der militärische Beitrag zu einer Konfliktlösung, an dem die Luftwaffe mit ECR TORNADO des Einsatzgeschwaders 1 beteiligt war. Dies war zugleich der erste Waffeneinsatz deutscher Streitkräfte nach dem Zweiten Weltkrieg. Nach dem Einlenken der Bundesrepublik Jugoslawien schloss sich auf der Grundlage eines UN-Mandates der Einsatz einer NATO-geführten Schutztruppe im Kosovo, der „Kosovo Force“ (KFOR), an. An ihr beteiligte sich die Bundeswehr auch mit Landstreitkräften.

Der Einsatz der NATO-Luftstreitkräfte schaffte die Voraussetzungen für eine weitgehende Befriedung der Region, die allerdings immer noch von ethnischen Gegensätzen geprägt ist. Bis heute* trägt die Anwesenheit der unter Führung der NATO stehenden internationalen Schutztruppe zur Erhaltung des noch ungefestigten friedlichen Zustandes im Kosovo maßgeblich bei.

*(Stand: Oktober 2010)





**General
Gerhard W. Back**

Inspekteur der Luftwaffe von 2001 bis 2004

Gerhard Back wurde am 10. Dezember 1944 geboren. Er trat nach dem Abitur 1965 in die Luftwaffe ein und durchlief die Ausbildung zum Aufklärungsflugzeugführer sowie die Generalstabsausbildung. Im Verlauf seiner Laufbahn folgten mehrere Verwendungen in den Aufklärungsgeschwadern, zuletzt, zwischen 1988 und 1990, als Kommodore des Aufklärungsgeschwaders 51 „Immelmann“ in Breggarten.

Im Zuge des deutschen Vereinigungsprozesses fungierte er als stellvertretender Leiter des Deutschen Verbindungskommandos zur Westgruppe der Truppen in Berlin-Treptow. Hier galt es, die Rückkehr der damaligen sowjetischen Truppen in ihre Heimat zu unterstützen. Über die Führung des Lufttransportkommandos und des Luftwaffenkommandos Nord führte ihn der Weg im Jahr 2000 auf die Hardthöhe nach Bonn als Stellvertreter des Inspektors der Luftwaffe.

Am 1. April 2001 ernannte Bundesverteidigungsminister Rudolf Scharping Generalleutnant Back zum Inspekteur der Luftwaffe. Bereits im Januar 2004 folgte eine neue Herausforderung: Back wurde als erster Luftwaffengeneral zum Commander des Allied Joint Force Command, vormals Regional Headquarters Allied Forces North, der NATO, mit Dienstsitz in Brunssum in den Niederlanden, unter gleichzeitiger Beförderung zum General ernannt. Diesem Kommando sind sämtliche Streitkräfte der NATO in Nord- und Mitteleuropa zugeordnet. Seine Tätigkeit als NATO Commander, wie auch schon seine Amtszeit als Inspekteur der Luftwaffe, war besonders durch den Einsatzbezug geprägt.

Am 31. Januar 2007 schied General Back aus dem aktiven Dienst aus. Für seine Verdienste wurde er mit dem Verdienstkreuz am Bande des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland ausgezeichnet.



Stichwort „Luftwaffe in der Transformation“

Wenngleich sich die Bundeswehr seit 1991 bereits fortwährend in Einsätzen im Ausland auch außerhalb des Bündnisgebietes der NATO befindet, ist die Intensität dieses Engagements seit 1999 von verschiedenen neuen Merkmalen gekennzeichnet. Unter zunehmender Einbeziehung auch von Nicht-NATO-Staaten und unter multinationaler Führung übernahm die Bundeswehr zunehmend Aufgaben als „Lead-Nation“ bei den verschiedensten Einsätzen, die auch mit einem hohen Risiko behaftet sind.

Hierfür reichten Strukturen und Fähigkeiten zur Landesverteidigung nicht mehr aus: Deshalb musste die Bundeswehr in die Lage versetzt werden, Einsätze zur Konfliktverhütung und Krisenbewältigung erfolgreich und über längere Zeit durchzuführen.

Diese Erkenntnis löste einen Transformationsprozess aus, der sich auf alle Bereiche der Streitkräfte nachhaltig auswirkt: Ausbildung, Ausrüstung, Organisation und Verfahren müssen den geänderten Anforderungen an die Streitkräfte angepasst werden - aber auch und vor allem Bewusstsein und Verhalten der Soldaten müssen auf die neuen Anforderungen ausgerichtet werden. Die Qualität der sogenannten „asymmetrischen Konflikte“ stellt höchste Anforderungen an den Soldaten der Bundeswehr in der Gegenwart und in der Zukunft.

Nicht weniger bedeutsam ist es, im Zuge dieses umfassenden Umbaus der Bundeswehr die Rolle und die Aufgaben der Luftwaffe wie ihrer Soldaten neu zu beschreiben. Ein Ergebnis ist das „Leitbild Team Luftwaffe“, das die Rolle der Luftwaffe in der Bundeswehr und insbesondere die Anforderungen an den Soldaten/die Soldatin im „Team Luftwaffe“ als Orientierungshilfe im und für den täglichen Dienst darstellt.





Generalleutnant Klaus-Peter Stieglitz

Inspekteur der Luftwaffe von 2004 bis 2009

Klaus-Peter Stieglitz wurde am 3. Oktober 1947 in der Lutherstadt Eisleben geboren. Er trat 1968 als Offizieranwärter des Fliegerischen Dienstes in die Luftwaffe ein, zunächst zum Strahlflugzeugführer auf dem Waffensystem F-104G STARFIGHTER ausgebildet und im Anschluss ab 1973 im Jagdgeschwader 71 „Richthofen“ in Wittmund eingesetzt, wurde Stieglitz nach seiner Umschulung 1974 auf die neu in die Luftwaffe eingeführte F-4F PHANTOM zunächst Einsatzoffizier im Jagdgeschwader 71 „Richthofen“.

Der Generalstabsausbildung an der Führungsakademie der Bundeswehr in Hamburg von 1981 bis 1983 folgte eine Verwendung als Staffelkapitän beim Jagdbombergeschwader 35 in Pferdsfeld. Daran schloss sich ein Einsatz als Dezernatsleiter A 3 a bei der 1. Luftwaffendivision in Meßstetten bis 1987 an. In der darauf folgenden NATO-Verwendung als Generalstabsoffizier beim Supreme Headquarters Allied Powers Europe (SHAPE) bearbeitete er von 1987 bis 1989 Konzeptionen der Luftkriegführung, bevor er als Kommandeur die Fliegende Gruppe des Jagdgeschwaders 74 in Neuburg an der Donau führte. Nach erfolgreicher Bewährung in ministeriellen Verwendungen im Führungsstab der Luftwaffe und im Planungsstab des Bundesministeriums der Verteidigung folgten zwei Verwendungen als Kommodore, zunächst 1993/94 beim Jagdbombergeschwader 35, danach 1994/95 beim Jagdgeschwader 73 „Steinhoff“ in Laage. Im Dienstgrad Oberst diente Stieglitz von 1995 bis 1998 erneut im Bundesministerium der Verteidigung, dieses Mal als Referatsleiter im Führungsstab der Luftwaffe.

Mit der Beförderung zum Brigadegeneral übernahm er die Führung des NATO E-3A-Verbandes in Geilenkirchen, dessen Kommandeur er bis zum Jahr 2000 blieb. Einer zweijährigen Verwendung als General Flugsicherheit im Luftwaffenamt in Köln schloss sich, einhergehend mit der Beförderung zum Generalmajor, ein Einsatz als Kommandeur der 3. Luftwaffendivision in Berlin an. Im Oktober 2003 wurde Stieglitz Stellvertretender Befehlshaber der Alliierten Luftstreitkräfte in Nordeuropa in Ramstein und am 12. Januar 2004 Inspekteur der Luftwaffe.

Am 31. Oktober 2009 schied Generalleutnant Klaus-Peter Stieglitz aus dem aktiven Dienst aus. In seiner über fünfjährigen Amtszeit als Inspekteur der Luftwaffe waren die Einsätze der Luftwaffe, die Luftwaffenstruktur 6 und der EUROFIGHTER drei Schwerpunktthemen in dieser Zeit. Für seine Verdienste wurde Generalleutnant Stieglitz mit dem Verdienstkreuz 1. Klasse des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland ausgezeichnet.



Stichwort „EUROFIGHTER“

Bereits 1983 hatte ein Konsortium aus fünf europäischen Nationen damit begonnen, ein „Future European Fighter Aircraft“ zu entwickeln. Nachdem Frankreich 1985 aus dem Projekt ausschied und die nationale Konstruktion eines modernen Kampfflugzeuges forcierte, beauftragten die verbleibenden Länder – die Bundesrepublik Deutschland, Großbritannien, Italien und Spanien – die eigens dafür gegründeten Industriekonsortien Eurofighter Jagdflugzeuge GmbH und EUROJET Turbounion GmbH, beide ansässig in Hallbergmoos bei München, mit der Entwicklung und Fertigung des EUROFIGHTER. Am 27. März 1994 wurde der erste Testflug mit einem Prototyp in Manching durchgeführt; 1997 konnte der Produktionsvertrag unterzeichnet werden.

Am 17. Februar 2003 wurde der erste EUROFIGHTER aus der Serienfertigung ausgeliefert und die Umschulung der ersten Luftwaffenpiloten am Standort Manching begonnen. Am 30. April 2004 vollzog Generalleutnant Stieglitz als ehemaliger Kommodore des Jagdgeschwaders 73 „Steinhoff“, nunmehr als Inspekteur der Luftwaffe, die offizielle Indienststellung des Waffensystems EUROFIGHTER. In den Folgejahren begleitete Stieglitz eng den weiteren Aufwuchs und überzeugte sich immer wieder auch persönlich von der enormen Leistungsfähigkeit des Waffensystems.

Nach der Ausbildung weiterer Piloten und intensiven Vorbereitungsmaßnahmen wurden am 25. Juli 2006 im Jagdgeschwader 74 in Neuburg an der Donau erstmals die neuen Kampfflugzeuge in ein Einsatzgeschwader der Luftwaffe integriert. Nicht einmal zwei Jahre später konnte der NATO die Übernahme der Einsatzaufgabe Quick Reaction Alert (Intercept) über Süddeutschland alleinig mit dem EUROFIGHTER angezeigt werden. Neben dem ersten NATO-Einsatz deutscher EUROFIGHTER im Rahmen des Air Policing Baltikum 2009 konnte auch die eigenständige strategische Verlegbarkeit unter Abstützung auf die Luftbetankung durch den AIRBUS A310 MRTT mit der Teilnahme an der Luftfahrtschau AERO INDIA nachgewiesen werden.

Mit der Einführung des EUROFIGHTER geht jedoch nicht nur eine Modernisierung, sondern auch eine Reduzierung der Kampfflugzeugflotte der Luftwaffe einher. So wird der EUROFIGHTER die F-4F PHANTOM vollständig und große Teile der PA 200 TORNADO-Flotte ablösen. Damit leistet die in Zukunft kleinere, aber insgesamt modernere und leistungsfähigere Luftwaffe nicht nur einen Beitrag zum Transformationsprozess in der Bundeswehr, sondern ist auch weiterhin in der Lage, sicherheitspolitischen Anforderungen bei sich verändernden Rahmenbedingungen zu erfüllen.





Generalleutnant Aarne Kreuzinger-Janik

Inspekteur der Luftwaffe von 2009 bis 2012

Aarne Kreuzinger-Janik wurde am 13. April 1950 in Lübeck geboren. Im Alter von 19 Jahren trat er 1969 in die Bundeswehr ein und durchlief bis 1974 die Offiziersausbildung und die fiegerische Grundschulung zum Luftfahrzeugführer für Strahlflugzeuge. Seine erste Verwendung, von 1974 bis 1981, war als Staffelpilot beim Jagdbombergeschwader 31 „Boelcke“ in Nörvenich auf der F-104G „Starfighter“. Hier war er auch als Nachrichtenoffizier und Einsatzstabsoffizier eingesetzt. Nach Teilnahme am Generalstabslehrgang an der Führungsakademie der Bundeswehr in Hamburg von 1981 bis 1983, folgte eine Verwendung als Planungsstabsoffizier beim JaboG 31 „Boelcke“ bis 1985. Im Jahr 1985 übernahm Generalleutnant Kreuzinger-Janik die 1. Staffel des Jagdbombergeschwaders 34 „Allgäu“ in Memmingen, von wo aus er nach drei Jahren als Staffelpilot 1988 zum Kommando der 3. Luftwaffendivision nach Kalkar als Dezernatsleiter in der Abteilung A3 versetzt wurde. Bereits ein Jahr später folgte eine Tätigkeit als Studienprojektoffizier beim Amt für Studien und Übungen der Bundeswehr in Bergisch Gladbach. 1990 kehrte er als Kommandeur Fliegende Gruppe zum Jagdbombergeschwader 34 zurück, bevor er 1992 als G3-Stabsoffizier im NATO-Hauptquartier SHAPE in Mons/Belgien eingesetzt wurde. Eine ministerielle Verwendung folgte 1994 bis 1996 auf einem Referentendienstposten für militärpolitische Grundlagen im Führungsstab der Streitkräfte im Bundesministerium der Verteidigung in Bonn. Anschließend wurde ihm die Führung des Aufklärungsgeschwaders 51 „Immelmann“ in Jagel übertragen. Während dieser einjährigen Verwendung als Kommodore war er zudem als Kommodore des Einsatzgeschwaders 1 der Luftwaffe in Piacenza (Italien) eingesetzt. Im damaligen Führungszentrum der Bundeswehr in Bonn war Generalleutnant Kreuzinger-Janik von 1997 bis 1999 als Referatsleiter verantwortlich für die Einsatzführung der Bundeswehrkontingente. Nach seiner Verwendung als Stellvertretender Befehlshaber und General für Nationale Territoriale Aufgaben im Wehrbereich II von 1999 bis 2000 kehrte er in die Luftwaffe zurück. In den Jahren 2000 bis 2003 war Generalleutnant Kreuzinger-Janik Stabsabteilungsleiter im Führungsstab der Luftwaffe (Fü L III) in Bonn und übernahm anschließend das Kommando über die 3. Luftwaffendivision mit Sitz in Berlin-Gatow. Am 1. Juni 2006 wurde er für mehr als drei Jahre Befehlshaber des Luftwaffenführungskommandos. Am 29. Oktober 2009 übertrug ihm der damalige Bundesminister der Verteidigung, Karl-Theodor zu Guttenberg, das Amt des Inspektors der Luftwaffe. Er folgte damit Generalleutnant Klaus-Peter Stieglitz. In seine Amtszeit als Inspekteur der Luftwaffe fiel die umfassendste Neuausrichtung der Luftwaffe, die er vorantrieb, um die Luftwaffe zukunftsfitig zu gestalten. Dazu gehörte auch die Einführung unbemannter Luftfahrzeuge als ein weiteres Schwerpunktthema seiner Amtszeit. Im Jahr 2012 erhielt Generalleutnant Kreuzinger-Janik das Verdienstkreuz 1. Klasse der Bundesrepublik Deutschland.

Stichwort Fähigkeitstransfer und UAV

Mit den Verteidigungspolitischen Richtlinien vom 18. Mai 2011 hatte der Bundesminister der Verteidigung den Rahmen für eine Neuausrichtung der Bundeswehr festgelegt. Auf dieser Basis hat sich die Luftwaffe bewusst und unter Veränderung der traditionellen Schwerpunktsetzung auf ein breites Anforderungsprofil hin ausgerichtet.

Vor diesem Hintergrund erfolgte unter Führung von Generalleutnant Kreuzinger-Janik die Ausrichtung künftiger Fähigkeitsbeiträge der Luftwaffe entlang der wahrscheinlicheren Aufgaben und unter Nutzung langjähriger Einsatzerfahrungen der Luftwaffe. Einhergehend mit einer substanziellen Reduzierung des Personalumfangs, der Großwaffensysteme sowie der Militärflugplätze der Luftwaffe, wurden für weltweite Einsätze in unterschiedlichen Einsatzgebieten im Rahmen internationaler Konfliktverhütung und Krisenbewältigung entsprechend durchsetzungsfähige Kräfte mit einer differenzierten Durchhaltefähigkeit strukturbestimmend ausgebracht. Ein weiteres bestimmendes Merkmal der Neuausrichtung war der Fähigkeitstransfer Hubschrauber zwischen Luftwaffe und Heer sowie die Zusammenführung der Luftverteidigung und Flugabwehr in der Luftwaffe. Dieser führte neben der Bündelung der Mehrzweckhubschrauber NH 90 im Heer zur Konzentration des operativen Lufttransportes auch mit dem mittleren Transporthubschrauber CH-53 in der Luftwaffe. Zudem übernahm die Luftwaffe vom Heer die Waffensysteme MANTIS und OZELOT. Einen sichtbaren Ausdruck der Neuausrichtung erfuhr die Luftwaffe durch die Abkehr von einer klassischen territorialen Gliederung hin zu einer Gliederung in drei Fähigkeitskommandos Luftwaffe in Berlin Gatow.

Um die Luftwaffe auch langfristig weiter zu entwickeln, wurden durch Generalleutnant Kreuzinger-Janik die Zukunftsfelder „Flugkörperabwehr“, „Weltraumnutzung“, „Air Surface Integration“ und „unbemannte Luftfahrzeuge“ als Schwerpunkte identifiziert.

Im Zukunftsfeld der „unbemannten Luftfahrzeuge“ (UAS) hatte die Luftwaffe mit der Zwischenlösung HERON 1 für den Einsatz in Afghanistan einen ersten Schritt in ein neues Zeitalter der Luftfahrt getätigt. Ausgerüstet mit unterschiedlichen Aufklärungssensoren wurde auch national der Nachweis angetreten, dass unbemannte Luftfahrzeuge für die Erstellung eines umfassenden Lagebildes sowie für die Ziel- und Wirkungsanalyse im streitkräftegemeinsamen Einsatz künftig essentiell sind. Mit seinem Flight Plan UAS zeigte Generalleutnant Kreuzinger-Janik darüber hinaus den Weg der Luftwaffe in die Zukunft der unbemannten Luftfahrt auf. Mit seinem konzeptionellen Vermächtnis legte Generalleutnant Kreuzinger-Janik das Fundament für eine nachhaltige Fähigkeitsentwicklung im kommenden Jahrzehnt.



10.2 Stellvertreter des Inspektors der Luftwaffe / Chef des Stabes Fü L

Stellvertreter des Inspektors der Lw			Chef des Stabes Fü L	
06/57 - 07/57	BrigGen Panitzki	1957		
07/57 - 06/58	BrigGen Plocher	1958		
07/58 - 10/60	BrigGen von Heinemann			
11/60 - 08/61	BrigGen Trautloft	1960		
9/61 - 02/62	BrigGen Kuhlmei			
03/62 - 09/62	BrigGen Dr. Hempel	1962		
10/62 - 09/63	GenMaj Hoffmann		<i>Bis 1972 in Personalunion mit StvInspL</i>	
10/63 - 03/66	GenMaj Schlichting			
		1964		
04/66 - 03/68	GenMaj Dr. Hempel	1966		
04/68 - 09/69	GenMaj Dr. Roos	1968		
10/69 - 06/71	GenMaj Dr. Vogel			
		1970		
07/71 - 09/73	GenLt Mehlen			
		1972	12/72 - 09/76	GenMaj Kerscher
10/73 - 03/74	GenLt Limberg			
04/74 - 09/75	GenLt Wust	1974		
10/75 - 09/76	GenLt Schmitz			
10/76 - 03/79	GenLt Heinz	1976	10/76 - 09/78	GenMaj Haseloff
		1978	10/78 - 09/81	GenMaj Sommerhoff
04/79 - 09/81	GenLt von Bergh			
		1980		
10/81 - 09/84	GenLt Sommerhoff		10/81 - 09/84	GenMaj Gülzow
		1982		
10/84 - 09/89	GenLt Feldhoff	1984	10/84 - 09/85	GenMaj Schulz
			10/85 - 03/90	GenMaj Klatte
		1986		
		1988		
10/89 - 09/91	GenLt Dr. Schnell			
		1990	04/90 - 03/93	GenMaj Wibel
10/91 - 09/94	GenLt Mende			
		1992		
			04/93 - 09/94	GenMaj Kleppien
10/94 - 09/97	GenLt Portz	1994	10/94 - 03/97	GenMaj Richter
		1996		
10/97 - 09/00	GenLt Ertmann		04/97 - 09/01	GenMaj Schröfel
		1998		
10/00 - 03/01	GenLt Back	2000		
04/01 - 03/04	GenLt Jarosch		10/01 - 03/04	GenMaj Marzi
		2002		
04/04 - 03/09	GenLt Marzi	2004	04/04 - 10/05	GenMaj Gräber
			11/05 - 09/10	GenMaj Finster
		2006		
		2008		
04/09 - 09/10	GenLt Lange			
10/10 - 03/12	GenLt Finster	2010	10/10 -	GenMaj Staudacher
04/12 -	GenLt Naskrent	2012		

Chronologie 1955 bis 2012

Die Chronologie enthält ausgewählte Daten und Ereignisse aus dem Geschäftsbereich des Führungsstabs der Luftwaffe, eingeordnet in die historischen Ereignisse und mit dem Schwerpunkt Geschichte und Wirkungsweise des Führungsstabs als Organisationselement „Abteilung im BMVg“.

1955

- 05.05. Proklamation der Souveränität der Bundesrepublik Deutschland. Vertrag über die Westeuropäische Union (WEU)
- 09.05. Aufnahme der Bundesrepublik Deutschland in die NATO
- 15.05. Gründung des Warschauer Paktes
- 07.06. Umwandlung der Dienststelle Blank in das Bundesministerium für Verteidigung (BMVtdg). Theodor Blank wird erster Verteidigungsminister
- 30.06. Deutsch-amerikanisches Militärhilfeabkommen
- 26.07. Erste Offiziere zur Flugzeugführerausbildung in den USA, Kanada und Großbritannien
- 21.09. Bekanntgabe des Aufstellungsplans für die Bundeswehr durch die Bundesregierung - u.a. Aufstellung der Luftwaffe bis 01.01.1960
- 10.10. Unterzeichnung der Ernennungsurkunden für die ersten Soldaten durch Bundespräsident Theodor Heuss
- 12.11. Überreichung der Ernennungsurkunden an die ersten 101 freiwilligen Soldaten in Bonn, Ermekeil-Kaserne (200. Geburtstag des preußischen Heeresreformers Scharnhorst). Gründungstag der Bundeswehr
- 14.11. Aus der Unterabteilung II /6 des BMVtdg entsteht die Abteilung VI „Luftwaffe“, aus der wiederum (zu einem späteren Zeitpunkt) der Führungsstab der Luftwaffe gebildet wird

1956

- 02.01. Einberufung der ersten Freiwilligen zur Luftwaffe in Nörvenich
- 18.01. Gesetz über die Schaffung der Nationalen Volksarmee (NVA) und des Ministeriums für Nationale Verteidigung
- 01.04. Das Gesetz über die Rechtsstellung der Soldaten (Soldatengesetz) tritt in Kraft
- 22.05. Die Wehrverfassung der Bundesrepublik Deutschland tritt in Kraft
- 06.06. Generalleutnant Kammhuber wird Abteilungsleiter VI (Luftwaffe) im BMVtdg
- 21.07. Der Bundestag beschließt das Gesetz über die Einführung der Wehrpflicht
- 24.09. Übergabe der ersten amerikanischen Ausbildungsflugzeuge an die Luftwaffe
- 24.09. Der Bundespräsident bestimmt ein schwarzes Kreuz mit weißer Umrandung (Eisernes Kreuz) als Kennzeichen für die Waffensysteme der Bundeswehr
- 01.10. Beginn der Ausbildung der Offizieranwärter der Luftwaffe in Faßberg
- 01.11. Die Personalstärke der Luftwaffe beträgt fast 11.000
- 14.12. Das Gesetz über die Wehrbeschwerdeordnung (WBO) wird vom Bundestag verabschiedet

1957

- 01.02. Die Flugbereitschaft des Bundesministeriums für Verteidigung entsteht in Köln-Wahn zur „Erledigung spezieller Aufträge“
- 21.02. Das Gesetz über die Wehrdisziplinarordnung (WDO) wird vom Bundestag verabschiedet

- 15.03. Übernahme der Verantwortung für die Flugabwehr durch den Inspekteur der Luftwaffe
- 21.03. Die NATO-Strategie „Massive Retaliation“ (Massive Vergeltung) wird postuliert
- 12.04. Das Soldatenversorgungsgesetz (SVG) wird vom Bundestag verabschiedet
- 28.05. Umbenennung der militärischen Abteilungen des Bundesministeriums für Verteidigung in Führungsstäbe
- 01.06. Indienststellung des Führungsstabs der Luftwaffe (Fü L). Generalleutnant Kamhuber wird erster Inspekteur der Luftwaffe
- 24.08. Das Lufttransportgeschwader 61 wird als erster fliegender Verband der Luftwaffe aufgestellt
- September Das Jagdbombergeschwader 31 wird als erster fliegender Kampfverband der Luftwaffe in Dienst gestellt
- Dezember Die Personalstärke der Luftwaffe beträgt 23.800

1958

- 16.01. Einberufung der ersten Wehrpflichtigen (GWDL) zur Luftwaffe; Grundwehrdienst 12 Monate
- 10.03. Der Führungsstab der Luftwaffe besteht aus 7 Unterabteilungen und 38 Referaten / Luftwaffenstruktur 1958
- 16.06. Beginn des ersten Flugzeugführerlehrgangs an der Waffenschule 50 in Erding
- 18.06. Der Inspekteur der Luftwaffe trägt im Haushaltsausschuss zur Beschaffung der F-104 vor
- 01.10. Die Offizierschule der Luftwaffe befindet sich nunmehr in Neubiberg
- 06.11. Der Verteidigungsausschuss billigt ein Flugzeugbeschaffungsprogramm u.a. 300 Luftfahrzeuge F-104 STARFIGHTER, 200 Luftfahrzeuge FIAT G-91, 60 Hubschrauber ALOUETTE
- 28.11. Der Erlass „Erzieherische Maßnahmen“ wird herausgegeben

1959

- 09.03. Beschluss des Militärischen Führungsrates zur Ausstattung der Luftwaffe mit dem Waffensystem HAWK
- 14.05. Ressortvereinbarung zur Abgrenzung der Verantwortlichkeit zwischen ziviler und militärischer Flugsicherung
- 22.10. Zwei Flugzeugführer des JaboG 34 verfliegen sich, ihre Maschinen stürzen auf dem Gebiet der Tschechoslowakei ab. Die beiden Flugzeugführer kehren erst im Dezember 1959 nach Deutschland zurück
- 16.12. Abkommen über die Produktion von Prototypen TRANSALL durch Deutschland und Frankreich
- 16.12. Trinationales Regierungsabkommen zwischen Italien, Kanada und Deutschland hinsichtlich der „Air Weapons Training Installation (AWTI)“ am Flugplatz Decimomannu
- Dezember Die Personalstärke der Luftwaffe beträgt 52.860

1960

- 06.01. Einführung der Taktischen Überprüfungen (TAC EVAL) zur Einhaltung der NATO-Forderungen und der Einsatzbereitschaft auf Weisung des SACEUR
- 26.01. Gründung des „Verband der Reservisten der Deutschen Bundeswehr“
- 02.03. Beginn des Einsatzes von Transportflugzeugen der Luftwaffe im Erdbebengebiet Agadir / Marokko. Erster humanitärer Auslandseinsatz der Bundeswehr
- 23.07. Erster STARFIGHTER-Flug eines deutschen Luftfahrzeugführers in Deutschland

Oktober	Beginn der Nutzung des Luftwaffenübungsplatzes Decimomannu / Sardinien durch die Luftwaffe
16.12.	Abkommen zur Nutzung des Flugplatzes Beja durch Deutschland und Portugal
1961	
29.03.	Erster Flugunfall mit Totalverlust einer F-104
21.04.	Verleihung von Traditionsnamen an das Jagdgeschwader 71 („Richthofen“), das Jagdbombergeschwader 31 („Boelcke“) und das Aufklärungsgeschwader 51 („Immelmann“) durch den Inspekteur der Luftwaffe
Mai	Generalleutnant Kammhuber wird als Inspekteur der Luftwaffe zum 4-Sterne-General befördert (bis heute als einziger Inspekteur einer Teilstreitkraft)
13.08.	Beginn des Mauerbaus in Berlin
14.09.	Zwei Flugzeugführer des JaboG 32 gelangen versehentlich in den Luftraum der DDR und landen auf dem französischen Militärflugplatz Berlin-Tegel
16.10.	Die ersten in der Bundesrepublik Deutschland in Lizenz gebauten F-104G STARFIGHTER und FIAT G-91 werden der Luftwaffe übergeben
30.12.	Das Bundesministerium für Verteidigung (BMVtdg) wird in Bundesministerium der Verteidigung (BMVg) umbenannt
1962	
17.02.	Beginn des Einsatzes von Luftwaffensoldaten bei der Flutkatastrophe in Norddeutschland
01.04.	Der Fü L erhält ein neues Referat Führungsplanung und Fü L V wird neues Referat Planung und Bedarfsdeckung Flugkörper; Höchststand von 42 Referaten des Fü L
01.04.	Verlängerung des Grundwehrdienstes von 12 auf 15 Monate
19.06.	Absturz von vier STARFIGHTER der Waffenschule 10 bei einem Übungsflug zur Vorbereitung einer Flugvorführung in Nörvenich
01.07.	Verlängerung der Dauer des Grundwehrdienstes von 15 auf 18 Monate
01.10.	Generalleutnant Panitzki wird Inspekteur der Luftwaffe
13.-15.12	NATO-Rat beschließt das strategische Konzept „Flexible Response“
Dezember	12 Verbände der Luftwaffe sind der NATO unterstellt (assigniert)
1963	
Im Jahr	Die erste Phase des Aufbaus der Luftwaffe ist abgeschlossen
02.05.	Verlagerung der fliegerischen Grund- und Fortgeschrittenenausbildung in die USA
19.06.	Das Luftwaffenausbildungsregiment 2 wird in Budel / Niederlande stationiert
01.09.	„Vorneverteidigung“ wird verbindliche Strategie in der NATO
01.09.	Aufstellung Flugkörpergeschwader 1 in Landsberg / Lech
23.10.	Der Verteidigungsausschuss stimmt der Beschaffung der TRANSALL zu
November	Beginn der Umgliederung der Luftwaffe in sieben Luftwaffendivisionen unter den Luftwaffengruppen Nord und Süd
22.11.	Der Bundesminister der Verteidigung ordnet die Aufstellung der Luftwaffenbasis in Beja / Portugal an

1964

- 10.02. Umgliederung des BMVg in zwei Hauptabteilungen („Streitkräfte“ sowie „Verwaltung, Verteidigungswirtschaft und Wehrtechnik“). Luftwaffenstruktur 1964: Zentralisierung der Aufgaben des LwA, Auflösung von drei HöKdoBeh (Kommando der Schulen, Allgem. LwAmt, Materialamt)
- 01.05. Mit dem Aufstellungsbefehl Nr. 264 weist FÜ L III 3 die Aufstellung der Unteroffizierschule der Luftwaffe in Gürzenich an
- 14.08. Neuregelung der Flugabwehr - die Luftwaffe wird verantwortlich für das Zusammenwirken aller Kampfmittel im Gesamtsystem; innerhalb des BMVg wird der FÜ L zuständig
- September Erweiterung der Ausbildung an den Flugabwehrraketen HAWK und NIKE in den USA
- 08.09. Truppenfahnen für Bataillone und entsprechende Verbände werden durch den Bundespräsidenten gestiftet
- 22.09. Deutsch-französischer Vertrag über die Serienfertigung der TRANSALL C-160 (160 Lfz, davon 110 für die Lw)
- 01.10. Aufstellung der Raketenschule der Luftwaffe in Aachen
- 07.10. Beginn Ausbildungsbetrieb an der Unteroffizierschule der Luftwaffe in Gürzenich

1965

- Januar Die Luftwaffe beteiligt sich mit 12 Transportflugzeugen im Rahmen der Katastrophenhilfe für Erdbeben- und Überschwemmungsoffer an einer Luftbrücke nach Algerien
- Januar Debatte im Deutschen Bundestag über die Lage der Bundeswehr und über die „Tauglichkeit“ des STARFIGHTER
- 11.03. 14 Luftwaffengeschwader und 6 Flugabwehrraketenbataillone werden der NATO unterstellt (assigniert)
- 31.03. Transport von Hilfsgütern durch fünf NORATLAS der Luftwaffe nach Port Etienne (Hungersnot in Mauretanien)
- 01.04. Der Verteidigungsausschuss stimmt der Einführung der BELL UH-1D in die Bundeswehr zu, nachdem der Inspekteur der Luftwaffe hierzu am 17.03.1965 vorgetragen hatte
- 24.04. Der Inspekteur der Luftwaffe übergibt in München feierlich 85 Truppenfahnen an Verbände der Luftwaffe
- 01.07. Verteidigungsminister Kai Uwe von Hassel gibt den Erlass „Bundeswehr und Tradition“ heraus
- 16.07. Schreiben des Inspektors der Luftwaffe an den Staatssekretär zum Verzicht der Luftwaffe auf eine Stationierung von Verbänden der Luftwaffe in Großbritannien
- 27.07. Umgliederung des BMVg in die drei Hauptabteilungen „Militärangelegenheiten“, „Rüstungsangelegenheiten“ und „Administrative Angelegenheiten“
- 23.08. Die Basis Beja in Portugal wird als erste ständige Basis der Luftwaffe im Ausland genutzt
- 17.11. Erste öffentliche Vertheidigung von Offizieranwärtern der Luftwaffe in Fürstenfeldbruck
- Dezember Im Jahr 1965 stürzten 26 deutsche F-104 ab, dabei kamen 17 Flugzeugführer ums Leben

1966

- 23.01. Der Inspekteur der Luftwaffe setzt einen Sonderbeauftragten für das Waffensystem F-104 ein
- 01.02. Einrichtung eines Referats „Flugsicherheit und Unfallverhütung“ im Fü L
- 18.02. Konstituierung der Nuklearen Planungsgruppe der NATO
- Februar Erste NATO-Assignierung einer Flugabwehrraketenbatterie HAWK der Luftwaffe
- 24.03. Debatte im Bundestag über das Waffensystem F-104 G STARFIGHTER
- 12.05. Verlegung der Raketenschule der Luftwaffe nach Fort Bliss, Texas, USA
- 20.05. Übernahme des Luftwaffen-Ehrenmals in Fürstfeldbruck durch die Luftwaffe
- 08.06. Stellungnahme Fü L III 1 zur Entscheidung Beschaffung F-104G (Konzeption)
- 08.07. Offizielle Indienststellung der Raketenschule der Luftwaffe in Fort Bliss / USA
- August Höhepunkt der STARFIGHTER-Krise
- 24.08. Der Inspekteur der Luftwaffe, Generalleutnant Panitzki, wird in den einstweiligen Ruhestand versetzt
- 02.09. Generalleutnant Steinhoff wird Inspekteur der Luftwaffe
- 14.09. Ernennung des „Systembeauftragten für das Waffensystem F-104“
- 22.11. „Geburtsstunde“ der Sonderlaufbahn für Flugzeugführer in sogen. „Strahlverbänden“, („BO 40“, Berufsoffizier mit verwendungsbezogener Altersgrenze von 40 Jahren)

1967

- 31.01. Einführungsgenehmigung zur Verwendung der BELL UH-1D in der Bundeswehr
- 01.04. Neustrukturierung Fü L in 4 Unterabteilungen mit insgesamt 29 Referaten
- 11.07. Unterzeichnung des Vertrags zur Errichtung und gemeinsamen Nutzung des NATO-Raketenschießplatzes „NATO Missile Firing Installation“ auf Kreta
- 01.10. Beginn der Umgliederung der Luftwaffe in Luftangriffs-, Luftverteidigungs- und Einsatzunterstützungsdivisionen
- 03.11. Bundessicherheitsrat beschließt weitere Nutzung der Luftwaffenbasis Beja
- 13./14.12. Beratung des NATO-Rats zum „Harmel-Bericht“ und Festlegung der Strategie „Flexible Response“

1968

- Im Jahr Inbetriebnahme der „NATO Missile Firing Installation“ auf Kreta als Trainings- und Schießeinrichtung für Luftverteidigungssysteme
- Januar Die stetige Erhöhung der Flugstunden führt zu hoher Lärmbelastung für die Bevölkerung - deshalb schrittweise Verlegung der Tiefflugausbildung ins Ausland
- 15.02. Übernahme der ersten BELL UH-1D durch den Inspekteur der Luftwaffe in Landsberg a.L.
- 23.01. Der Inspekteur der Luftwaffe trägt im Verteidigungsausschuss des Deutschen Bundestages zur sogenannten „Aufklärungslücke“ vor
- 30.04. Auslieferung der ersten TRANSALL aus der Serienproduktion an die Luftwaffe
- 11.05. Entscheidung des Verteidigungsministers zur Beschaffung des Waffensystems McDonnell Douglas RF-4E PHANTOM
- 24./25.06. „Signal von Reykjavik“ - Angebot des NATO-Rats für eine dauerhafte Friedensordnung in Europa und ausgewogene Truppenverminderungen
- 21.08. Truppen des Warschauer Paktes besetzen die CSSR
- 28.08. Die Bundesregierung beschließt die Einführung der Fachoffizierlaufbahn

- 24.10. Zustimmung des Verteidigungsausschusses des Deutschen Bundestages zur Einführung der RF-4 E PHANTOM
- 28.11. Der Inspekteur der Luftwaffe übernimmt die erste Boeing B 707 „Otto Lilienthal“
- 29.11. Billigung der Beschaffung der RF-4E PHANTOM durch das Parlament
- 13.12. Vorlage des Ergebnisberichtes einer Kommission zur Neuordnung der Offizierausbildung der Luftwaffe
- 16.12. Die Bundesrepublik Deutschland, Großbritannien und Italien einigen sich über die gemeinsame Entwicklung eines mehrrollenfähigen „Neuen Kampfflugzeuges“, später als Panavia 200 TORNADO bezeichnet
- 18.12. Die Luftwaffe hat ein Personaldefizit von 1.000 Offizieren und 7.500 Unteroffizieren

1969

- 17.02. Erstes „Weißbuch zur Verteidigungspolitik der Bundesregierung“
- 01.03. Der Führungsstab der Luftwaffe wird um eine neue Unterabteilung „Sonderbeauftragter für fliegende Waffensysteme im Verantwortungsbereich der Luftwaffe“ erweitert (5 Referate; damit insgesamt 34 Referate im Fü L)
- 18.03. Weisung des Stellvertreters des Inspektors der Luftwaffe zur Umrüstung der Flugkörpergeschwader 1 und 2 auf PERSHING Ia
- 24.03. Einführung der besonderen Altersgrenze für Berufsoffiziere in der Verwendung als Strahlflugzeugführer - 40. Lebensjahr (BO 40, seit 1975 BO 41 und seit 1980 erweitert auf die Kampfbeobachter bzw. später Waffensystemoffiziere). Verkündung im Bundesgesetzblatt: „Siebentes Gesetz zur Änderung des Soldatengesetzes“
- 01.06. Verlegung der Truppendienstschule der Luftwaffe von Hamburg-Osdorf nach Iserlohn
- 03.06. Billigung der Beschaffung von 1.640 Flak 20 mm Zwilling - später aus finanziellen und personellen Gründen gekürzt auf 1.015
- 01.08. 70 Unteroffiziere der Luftwaffe erhalten nach ihrer Ausbildung an der Offizierschule der Luftwaffe ihre Ernennungsurkunden als Fachoffizier der Bundeswehr; erstmals wird damit Unteroffizieren der Aufstieg in die Offizierlaufbahn des Militärfachlichen Dienstes ermöglicht
- 01.09. Erster Transatlantikflug mit sechs STARFIGHTER der Luftwaffe zur Luke Air Force Base in Arizona
- 02.10. Hilfsflüge der Luftwaffe anlässlich der Überschwemmungskatastrophe in Tunesien und Marokko
- 28.11. Unterzeichnung des Atomwaffensperrvertrages durch die Bundesrepublik Deutschland
- 23.12. Herausgabe der Weisung „Der Offizier in der Luftwaffe“ durch den Inspekteur der Luftwaffe

1970

- 21.03. Blankeneser Erlass
- April Hilfsflüge der Luftwaffe in das Erdbebengebiet in der Türkei
- 06.04. Ausstattung der Inspektoren der Teilstreitkräfte mit truppendienstlichen Befugnissen und Disziplinargewalt (Konsequenz aus „Blankeneser Erlass“)
- 09.04. Vorlage Fü L III an den Planungsstab zur Bilanz der Hilfeleistungen der Luftwaffe
- 20.05. Weißbuch 1970 der Bundesregierung
- Juni/Juli Hilfeinsätze der Luftwaffe im Erdbebengebiet in Peru sowie im Jemen

- 04.08. Herausgabe des Erlasses „Der Unteroffizier in der Luftwaffe“ durch den Inspekteur der Luftwaffe
- 03.09. Kommandostruktur Luftwaffe 1970
- Oktober Umfassender Umbau der Luftwaffe: Neugliederung in drei Höhere Kommandobehörden und Umstrukturierung der Divisionen sowie des Luftwaffenamtes. Aufstellung von Fachkommandos
- 09.10. Generalleutnant Steinhoff wird Vorsitzender des NATO-Militärausschusses
- 22.10. Übergabe der ersten RF-4 E PHANTOM an die Luftwaffe (in den USA)
- 01.12. Umbenennung der Unterabteilungen der Führungsstäbe im BMVg in Stabsabteilungen

1971

- Januar Beginn der Umrüstung der Flugkörpergeschwader 1 und 2 auf PERSHING Ia
- 01.01. Generalleutnant Günther Rall wird Inspekteur der Luftwaffe
- 01.01. Neugliederung des Fü L in 7 Stabsabteilungen mit 34 Referaten und einem Systembeauftragten mit weiteren 3 Referaten
- 20.01. Landung der ersten RF -4E PHANTOM im Aufklärungsgeschwader 51 in Bremgarten
- 03.02. Bericht der Wehrstruktur-Kommission zur Wehrgerechtigkeit
- 30.03. „Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm“ (FlugLärmG)
- 18.05. Gutachten der Kommission zur Neuordnung der Ausbildung und Bildung (Hochschulstudium und Weiterbildung der Offiziere in Fortbildungsstufe C und D, für Unteroffiziere Fortbildungsstufe A und B)
- 15.06. Der Fü L informiert den Verteidigungsausschuss über die Absicht zur Beschaffung von F-4F PHANTOM II als „Ergänzungsflugzeug“ für F-104G und G-91
- 24.06. Zustimmung des Verteidigungsausschusses zur Beschaffung von 175 F-4F
- 01.08. Die „Technische Akademie der Luftwaffe“ wird zur „Fachhochschule der Luftwaffe“
- 01.10. Aufstellung der Truppendienstlichen Fachschule der Luftwaffe in Iserlohn
- 01.10. Das Amt für Flugsicherung der Bundeswehr wird aufgestellt und zunächst dem Fü L direkt unterstellt, ab dem 01.07.1997 dem Luftwaffenamt
- 07.12. Weißbuch 1971/72 der Bundesregierung

1972

- 16.03. Regierungsabkommen zwischen Frankreich und der Bundesrepublik Deutschland über die Entwicklung des ALPHA JET
- 22.03. Abschlusskonferenz über die Verwirklichung der Bildungskonzeption beim Bundesminister der Verteidigung
- 26.05. Erstes SALT-Abkommen zwischen USA und UdSSR
- 29.06. Das Bundeskabinett stimmt der Einrichtung von Hochschulen der Bundeswehr zu, am 04.04.1973 folgt die Zustimmung des Verteidigungsausschusses des Deutschen Bundestages zur Errichtung von zwei Hochschulen
- 09.07. Verabschiedung der Reservistenkonzeption durch den Bundestag
- August Unterstützung der Olympischen Spiele in München durch den Einsatz von etwa 4.000 Soldaten der Luftwaffe
- 26.10. Rollout der letzten TRANSALL und Beendigung der Produktion in Deutschland
- November Hilfsflüge der Luftwaffe im Sudan
- 08.11. Generalstagung der Luftwaffe mit Schwerpunkt Neuordnung der Ausbildung
- 28.11. Vorlage des zweiten Berichts der Wehrstruktur-Kommission

22.12. Die Entwicklung von Senkrechtstartern (VTOL) in der Bundesrepublik wird eingestellt. Die Luftwaffe hatte ihre VTOL-Projekte (SATS und ZELL) bereits 1965/66 aufgegeben

1973

01.01. Verkürzung des Grundwehrdienstes von 18 auf 15 Monate
 14.03. Beginn des Hilfeinsatzes der Luftwaffe in der Sahel-Zone (bis 1974)
 03.07. Beginn der KSZE in Helsinki
 01.10. Beginn des Studienbetriebs an den Hochschulen der Bundeswehr in München und Hamburg (01.04.1985 Umbenennung in Universitäten)
 30.10. Eröffnung der MBFR-Konferenz in Wien
 November Versorgungsfüge während der Dürre-Katastrophe in Äthiopien (bis Mai 1974)
 22.11. Dem Jagdgeschwader 74 wird der Traditionsname „Mölders“ verliehen

1974

09.01. Erstflug eines ALPHA JET in Deutschland
 15.01. Weißbuch 1973/74 der Bundesregierung
 15.03. Beginn der Umrüstung auf F-4F PHANTOM beim JG 71 „Richthofen“
 01.04. Generalleutnant Limberg wird Inspekteur der Luftwaffe
 14.08. Erstflug des Kampfflugzeugs TORNADO

1975

Im Jahr Beginn der Ausstattung definierter Jagdbombergeschwader mit dem Waffensystem F-4 F PHANTOM
 25.01. Das erste Strahlflugzeug der Luftwaffe, die T-33 „T-Bird“, wird außer Dienst gestellt
 Februar Improved HAWK (IHAWK) als europäisches Gemeinschaftsprogramm
 09.02. Absturz einer TRANSALL des LTG 63 auf Kreta; 42 Tote
 19.02. Bundeskabinett stimmt dem Dienst von Ärztinnen als Sanitätsoffiziere zu
 Juni Bundestag und Haushaltsausschuss stimmen der Beschaffung ALPHA JET zu
 24.07. Übergabe des ersten Flugsimulators BELL UH-1D an das Hubschraubertransportgeschwader 64
 01.08. Unterzeichnung der KSZE-Schlussakte
 September Luftwaffenübung „Stählerner Schatten“ mit Einsatz fast aller Waffen und Systeme der Luftwaffe

1976

20.01. Weißbuch 1975/76 der Bundesregierung
 April Das Bundeskabinett beschließt das MRCA TORNADO-Programm
 28.04. Die Umrüstung der betroffenen Verbände der Luftwaffe auf die F-4F PHANTOM ist abgeschlossen
 16.06. Verteidigungsminister Leber weist die Forderung nach Erhöhung der Fliegerzulage ab
 August Hilfeinsatz in Friaul / Italien (Erdbebengebiet)
 22.09. Explosion von zwei HAWK-Flugkörpern in einer FlaRak-Stellung; zwei Soldaten kommen dabei ums Leben
 November Hilfsflüge der Luftwaffe in das Erdbebengebiet in der Türkei
 01.11. Im Zusammenhang mit der „Rudel-Affäre“ werden Generalleutnant Krupinski und Generalmajor Franke in den einstweiligen Ruhestand versetzt

21.12. Mit General Wust wird erstmals ein General der Luftwaffe zum Generalinspekteur der Bundeswehr ernannt

1977

Im Jahr Verlegung der Offizierschule der Luftwaffe nach Fürstenfeldbruck
 25.03. Beschluss der NATO zur Einrichtung des Frühwarnsystems AWACS
 28.05. Erstflug InspL mit ALPHA JET in Istres / Frankreich
 28.10. Weisung InspL zur Umrüstung auf den ALPHA JET
 01.-04.11. Bei einem Treffen in Südfrankreich erklären Frankreich, die Bundesrepublik Deutschland und Großbritannien ihren Bedarf für ein taktisches Kampfflugzeug der 90er Jahre; dies ist die Geburtsstunde der Entwicklung des EUROFIGHTER

1978

01.10. Generalleutnant Obleser wird Inspekteur der Luftwaffe
 11.10. Die Stabsabteilung Fü L III erlässt das Einsatzkonzept Hubschrauber
 25.10. Indienststellung Improved HAWK
 29.11. Der Verteidigungsausschuss stimmt der Beschaffung des Frühwarnsystems AWACS zu

1979

Januar/Februar Hilfseinsätze der Bundeswehr bei der Schneekatastrophe in Norddeutschland
 01.04. Einrichtung „Systembeauftragter für fliegende Frühwarnsysteme“ (AWACS) im Fü L
 18.06. Eine F-4F des Jagdgeschwaders 71 stürzt in Lage / Detmold in ein Wohnhaus; sieben Tote (darunter fünf Hausbewohner)
 04.09. Weißbuch 1979 der Bundesregierung
 31.10. Bericht der „de-Maiziere-Kommission“ zur Stärkung der Führungsfähigkeit und Entscheidungsverantwortung der Streitkräfte
 12.12. NATO-Doppelbeschluss durch den NATO-Rat

1980

Im Jahr Erste Verlegungen von Luftwaffen-Kontingenten nach Goose Bay mit den Waffensystemen F-4F und RF-4E PHANTOM (Beginn der Tiefstflugausbildung)
 20.03. Indienststellung des ALPHA JET beim Jagdbombergeschwader 49 in Fürstenfeldbruck
 23.05. Die neue Reservistenkonzeption tritt in Kraft
 20.08. Der Verteidigungsminister stiftet das Ehrenzeichen der Bundeswehr (Anlass 25 Jahre Bundeswehr)
 28.08. Der Verteidigungsausschuss des Deutschen Bundestages stimmt der Beschaffung von 322 MRCA TORNADO IDS als Nachfolger der F-104G STARFIGHTER für Luftwaffe und Marine zu

1981

Im Jahr Einrichtung des „Euro NATO Joint Jet Pilot Training“ auf der Sheppard AFB/USA
 Januar Beginn der Ausbildung der TORNADO-Besatzungen im „Trinational Tornado Training Establishment“ (TTTE) in Cottesmore / Großbritannien

- 05.05. Acht F-4F PHANTOM des Jagdgeschwaders 74 verlegen erstmals in der
Geschichte der Luftwaffe nonstop von Neuburg nach Goose Bay / Kanada
September Die Ausbildung der Kampfbeobachter (später als Waffensystemoffiziere
bezeichnet) wird komplett nach USA verlagert (Mather Air Force Base)

1982

- 16.02. Feierliche Indienststellung des TORNADO in Erding, Aufstellung der
Waffenausbildungs-Komponente zur Schulung der ersten Fluglehrer, solange
TTTE in Cottesmore noch nicht ausbildungsbereit und JaboG 38 in Jever
(ehemalige WaSLw 10) noch nicht gerüstet ist
15.04. Abkommen zwischen den USA und der Bundesrepublik Deutschland zum
„Wartime Host Nation Support“ (WHNS)
30.06. Stationierung AWACS in Geilenkirchen-Teveren
20.09. Der Bundesminister der Verteidigung setzt die „Richtlinien zum
Traditionsverständnis und zur Traditionspflege in der Bundeswehr“ in Kraft,
der Erlass „Bundeswehr und Tradition“ von 1965 wird aufgehoben

1983

- 26.01. Beendigung der Auslieferung ALPHA JET an die Luftwaffe
25.03. Ende der STARFIGHTER-Ausbildung in Luke AFB / USA
01.04. Generalleutnant Eimler wird Inspekteur der Luftwaffe
22.11. Der Bundestag beschließt die Nachrüstung mit Mittelstreckenraketen
01.10. 25-jähriges Bestehen der Eignungsfeststellung für den fliegerischen Dienst
06.12. Abschlussvereinbarung über gemeinsame Maßnahmen zur Stärkung der
Luftverteidigung in Mitteleuropa mit den USA - u.a. Beschaffung der
Waffensysteme PATRIOT und ROLAND (Unterzeichnung des ROLAND-PATRIOT-
Abkommens durch die Verteidigungsminister der USA und der Bundesrepublik
Deutschland)

1984

- 24.02. Beginn der Stationierung amerikanischer Mittelstreckenraketen in der
Bundesrepublik Deutschland
09.07. Die Verteidigungsminister von Deutschland, Großbritannien, Italien und
Spanien beschließen in Madrid die Entwicklung eines europäischen
Jagdflugzeugs (EFA / später EUROFIGHTER)
17.10 Verabschiedung der Bundeswehrplanung für die 90er Jahre im Bundeskabinett
November Einsatz von TRANSALL des LTG 63 in den Hungerkatastrophengebieten in
Äthiopien
Dezember Das Jagdbombengeschwader 31 ist als erster Verband der Luftwaffe komplett
auf TORNADO umgerüstet

1985

- Januar Der Verteidigungs- und der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages
stimmen dem Abkommen über die Beschaffung von PATRIOT und ROLAND zu
01.04. Die beiden Hochschulen der Bundeswehr werden in Universitäten umbenannt
13.06. Gesetz zur Verbesserung der Personalstruktur in den Streitkräften
19.06. Weißbuch 1985 der Bundesregierung
Dezember Die Stationierung von 108 amerikanischen PERSHING II in der Bundesrepublik
Deutschland ist abgeschlossen

1986

- 01.05. Mit der Reduzierung von Tiefflügen und der Einführung einer „Tiefflug-Mittagspause“ wird die Fluglärmbelastung reduziert
- 01.10. Das „Deutsche Luftwaffenübungsplatzkommando Beja“ wird in „Taktisches Ausbildungskommando der Luftwaffe in Portugal“ umbenannt
- 04.11. Übernahme der ersten drei von insgesamt sieben CHALLENGER 601 durch die Flugbereitschaft BMVg
- Dezember Übernahme der ersten PATRIOT durch die Luftwaffe
- Dezember 100.000. Einsatz im Such- und Rettungsdienst der Luftwaffe

1987

- 01.01. Beginn der Umrüstung der Flugabwehrverbände von NIKE auf PATRIOT
- 01.04. Die FlaRakGrp 42 ist erster ROLAND-Verband der Luftwaffe und übernimmt die Aufgabe des Schutzes amerikanischer Flugplätze in Deutschland
- 01.04. Erlass des Konzeptes „Objektschutz in der Luftwaffe“
- 03.05. Personalstrukturmodell 1995 (PSM 95)
- 26.08. Erklärung des Bundeskanzlers, dass Deutschland seine PERSHING Ia nicht modernisieren, sondern abbauen wird
- 01.10. Generalleutnant Jungkurth wird Inspekteur der Luftwaffe
- 08.12. Unterzeichnung des INF-Vertrages (Abbau der landgestützten Mittelstreckenraketen) durch die USA und die UdSSR

1988

- 16.05. MoU zur Entwicklung des EUROFIGHTER
- 01.06. Der INF-Vertrag tritt in Kraft (Intermediate-Range Nuclear Forces)
- 28.08. Schwerer Flugunfall (Kollision einer italienischen Kunstflugstaffel) bei einem Flugtag der US Air Force in Ramstein; 70 Tote
- 19.09. Ende der STARFIGHTER-Ära in der Luftwaffe. Zwischen 1960 und 1988 gehen 297 von 916 an die Bundeswehr (Luftwaffe und Marine) ausgelieferten F-104 STARFIGHTER verloren; dabei sterben 108 deutsche und 8 ausländische Piloten
- 06.10. Indienstellung der Unteroffizierschule der Luftwaffe in Appen durch den Inspekteur der Luftwaffe
- 23.11. Startschuss für die Entwicklung des EUROFIGHTER durch eine multinationale Regierungsvereinbarung (Großbritannien, Spanien, Italien, Deutschland)

1989

- Im Jahr Inspizierungsbericht Nr. 1/89 zu „Menschenführung in der Luftwaffe“
- 27.02. Einführungsgenehmigung GE-PATRIOT (deutsche Konfiguration)
- 31.05. Weisung des Inspekteurs der Luftwaffe zur Einrichtung von Fluglärmkommissionen an Militärflugplätzen mit Strahlflugzeugen
- Juni Die ersten weiblichen Sanitätsoffizieranwärter beginnen ihre Ausbildung in der Luftwaffe
- 15.06. Übergabe des ersten Flugabwehrraketensystems PATRIOT in deutscher Konfiguration (GE PATRIOT) an die FlaRakGrp 21
- 29.09. Außerdienststellung der letzten beiden NIKE-Bataillone
- November Die Berliner Mauer fällt

1990

- 01.04. Das Waffensystem ECR-TORNADO (Electronic Combat and Reconnaissance) wird an die Truppe ausgeliefert. Die Truppenerprobung fand bereits seit 1989 beim JaboG 38 „Friesland“ statt
- 01.07. Inkrafttreten des Staatsvertrages zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Deutschen Demokratischen Republik
- 01.07. Im Dienstbereich Flugabwehrraketendienst wird der 24-Stunden-Schichtdienst eingestellt
- 01.08. Klausurtagung „Innere Lage der Luftwaffe“ mit einer weiteren Tagung hierzu am 14.11.1990
- 14.08. Einrichtung der „Arbeitsgruppe Überleitung“ im Führungsstab der Luftwaffe. Als Management-Tool für diese Arbeitsgruppe wurde das „Informations- und Lagezentrum (ILZ) des Fü L“ unter Federführung von Fü L VI 1 genutzt. Das ILZ war zentrale Ansprechstelle des Fü L für alle Angelegenheiten der deutsch-deutschen Zusammenführung
- 12.09. Abschluss der „Zwei-plus-Vier“- Verhandlungen und Unterzeichnung des Deutschland-Vertrages. Reduzierung der Bundeswehr auf eine Stärke von 370.000 Soldaten bis Ende 1994
- 12.09. Aufstellung der „Kommandeur - und Unterstützungsgruppen“ durch den Fü L
- 01.10. Verkürzung des Grundwehrdienstes von 15 auf 12 Monate
- 03.10. Einigungsvertrag. Herstellung der Einheit Deutschlands; Übernahme der Befehls- und Kommandogewalt über die gesamtdeutschen Streitkräfte durch Verteidigungsminister Stoltenberg
- 03.10. Übernahme von 239 Dienststellen der Luftstreitkräfte / Luftverteidigung der ehemaligen NVA und Aufstellung des Vorbereitungsstabes 5. LwDiv in Strausberg-Eggersdorf bei Berlin. Die Integration der Soldaten der NVA hatte bereits im September begonnen
- 04.10. Beginn der Außerdienststellung der FKG 1 und 2 sowie des Waffensystems PERSHING Ia, die Auflösung der beiden Geschwader erfolgte zum 31.12.1991
- 10.10. Weisung zur Aufstellung Kdo 5. LwDiv
- 19.11. KSE-Vertrag
- 14.12. Im Rahmen der Russlandhilfe transportiert die Luftwaffe Hilfsgüter in die UdSSR
- 14.12. Der „Tiefflieger Melde- und Leitdienst“ (TMLD) wird von seinem Auftrag entbunden und aufgelöst

1991

- Im Jahr Herausgabe der LDv 100/1
- Im Jahr Luftwaffenstruktur 4; weiterentwickelt nach der Integration der NVA
Auflösung Luftflottenkommando und Aufstellung Luftwaffenführungs-
kommando mit Luftwaffenkommando Nord und Süd
- 02.01. Verlegung von 18 ALPHA JET nach Erhac / Türkei zur Sicherung der südlichen NATO-Flanke im Rahmen der schnellen Eingreiftruppe AMF (Operation „ACE Guard“)
- 08.01. Weisung Fü L „Operational Guidelines for AMF (A)“
- 17.01. Beginn der US-Operation „Desert Storm“(Irak)
- 29.01. Verlegung einer ROLAND-Staffel und bis zu drei Halbstaffeln HAWK in die Türkei zum Schutz der mit AMF-Anteilen belegten Flugplätze
- 06.02. Ablauf der Verkehrszulassung für das Waffensystem F-104 STARFIGHTER

- 18.02. Aufstellung der „Überleitungsstelle Materialwirtschaft der Luftwaffe“ (ÜltStMatWiLw) für zu übernehmendes Material der ehemaligen NVA-Luftstreitkräfte
- 27.02. Organisations-Befehl 06/1991 des FÜ L zur Aufstellung Kdo 5. LwDiv
- 11.03. Rückverlegung des deutschen AMF-Kontingents aus der Türkei nach Deutschland
- 01.04. Generalleutnant Kuebart wird Inspekteur der Luftwaffe
- 22.05. Letzter Flug des STARFIGHTER in der Bundeswehr
- 30.06. Auflösung des BwKdo Ost; ab 01.07.1991 wird die 5. LwDiv durch die Luftwaffe in jeder Hinsicht geführt
- 01.07. Auflösungsurkunde des Warschauer Paktes wird unterzeichnet (gem. Beschluss vom 25.02.1991)
- 30.07. Entscheidung des BMVg über die Nutzungsdauer der MiG-29 in der Luftwaffe
- August Einsatz von TRANSALL zum Transport von Hilfsgütern in den Irak (Kurdenhilfe)
- 08.11. Die NATO-Strategie „Flexible Response“ wird durch eine neue NATO-Strategie abgelöst

1992

- Im Jahr Verteidigungspolitische Richtlinien
- 01.01. Die Flugkörpergeschwader 1 (Landsberg) und 2 (Geilenkirchen) werden entsprechend den Bestimmungen des INF-Vertrages aufgelöst (PERSHING Ia)
- 15.01. Herausgabe „Logistisches Konzept“ für die MiG-29 durch FÜ L V 6
- 01.07. Auflösung FÜ L VII (Rüstung) und Zusammenlegung mit FÜ L V (Logistik)
- 04.07. Teilnahme an internationaler Luftbrücke (UNHCR) mit TRANSALL C-160 nach Sarajevo/Bosnien-Herzegowina; diese Luftbrücke wird bis zum Jahr 1996 aufrechterhalten
- 07.07. Ende der technischen Ausbildung für die RF-4 E PHANTOM
- 03.08. Deutschland beginnt gem. KSE-Vertrag mit der Verschrottung von ca. 11.000 Waffensystemen
- 17.9. Ende der Ausphasung der Flugabwehrkanone 20mm Zwillings
- 15.12. Beginn der Umrüstung MiG-29
- 21.12. Förderstrategie der Luftwaffe für Spitzenpositionen
- 22.12. Personalstrukturmodell 370 (PSM 370)

1993

- Januar Umbenennung der FlaRak-Kommandos in Geschwader
- 03.01. Unterzeichnung des START II-Vertrages durch die USA und Russland
- 29.03. Beginn des Einsatzes von Transportflugzeugen der Bundeswehr zur Versorgung von Srebrenica / Bosnien mit Hilfsgütern
- 08.04. Herausgabe der Weisung für die Luftwaffe Nr. 1101 „Erziehung in der Luftwaffe“ durch den Inspekteur der Luftwaffe
- 01.06. Indienstellung des Jagdgeschwaders 73 „Steinhoff“ (Verleihung des Traditionsnamens im Jahr 1997) in Preschen (MiG-29)
- 01.07. Auflösung FÜ L II (Nachrichtenwesen)
- 28.08. Zur Versorgung des deutschen Kontingents von UNOSOM II unterhält die Luftwaffe einen Lufttransportstützpunkt in Djibouti (bis 23.03.1994)
- 3.11. Konstituierende Sitzung des „Aufgabenverbundes Erziehung in der Luftwaffe“ (AVE) unter Leitung des Luftwaffenausbildungskommandos (LwAusbKdo)

- 10.11. Bundesministerium der Verteidigung Büro Staatssekretär Dr. Wichert, „Abbau des Überhangs von Lfz-Besatzungen in fliegenden Kampfverbänden“ (sog. „Wichert-Katalog“)

1994

- 01.04. Einnahme der Luftwaffenstruktur 4. Kennzeichen ist die deutliche Verringerung auch der fliegenden Verbände, unter anderem die Jagdbombergeschwader 41, 43, 49 (ALPHA JET-Verbände) werden aufgelöst; Aufstellung der Luftwaffenkommandos Nord und Süd, Verlegung 3. LwDiv nach Berlin Gatow. Die Luftwaffe hat eine Personalstärke von 83.000 Soldaten
- 31.03. Entscheidung zur Auflösung des Ausbildungskommandos in Beja / Portugal
- 08.07. Das Bundeskabinett verabschiedet die Konzeptionellen Leitlinien zur Bundeswehrplanung
- 12.07. Das Bundesverfassungsgericht entscheidet positiv zum Einsatz der Bundeswehr im Rahmen eines Systems gegenseitiger kollektiver Sicherheit (Art 24 II GG), den sog. „out of area-Einsätzen“
- 31.08. Die letzten russischen Truppen verlassen Deutschland
- 08.09. Die Truppen Frankreichs, Großbritanniens und der Vereinigten Staaten werden mit militärischen Ehren aus Berlin verabschiedet
- 01.10. Generalleutnant Mende wird Inspekteur der Luftwaffe

1995

- 03.02. Die Eingliederung der Truppenteile der Bundeswehr in den neuen Bundesländern in die NATO wird vollzogen. Die integrierte NATO-Luftverteidigung wird auf ganz Deutschland ausgedehnt
- 03.05. Beginn der vorrangigen Berücksichtigung des „Integrationsmodells“ (Logistik Bundeswehr und Industrie) bei neu einzuführenden Waffensystemen
- 30.06. Der Bundestag bestätigt den ersten Kampfeinsatz der Bundeswehr: die Unterstützung der Schnellen Eingreiftruppe der UN mit Teilen der Bundeswehr (u.a. Einsatzgeschwader 1 in Piacenza / Italien)
- 20.07. Verlegung von acht ECR- und sechs RECCE-TORNADO des JaboG 32 sowie des AG 51 „Immelmann“ nach Piacenza, Italien (Unterstützung UNPROFOR-Einsatz in Bosnien-Herzegowina) im Rahmen des Einsatzgeschwaders 1
- 30.08. Beginn der Operation „Deliberate Force“
- 01.09. Erster Kampfeinsatz seit Bestehen der Luftwaffe (im Rahmen UNPROFOR-Einsatz) mit ECR-TORNADO; erster Einsatzflug am 07.09.1995
- 21.09. Ende der Luftoperation „Deliberate Force“
- 23.09. Eröffnung des Luftwaffenmuseums in Berlin-Gatow
- 29.09. Der Führungsstab der Luftwaffe gibt die Weisung Nr. 1105 heraus; Regelung von Grundsätzen, Organisation und Verfahren für Personalmaßnahmen zur Einnahme der Luftwaffenstruktur 4
- 22.10. Beim Absturz einer TRANSALL auf den Azoren sterben sieben Soldaten
- 14.12. Unterzeichnung des Dayton-Friedensvertrags für Bosnien-Herzegowina
- 18.12. Erstflug des Prototyps NH 90
- Dezember Beginn des IFOR - Einsatzes

1996

- Im Jahr Unterzeichnung des zweiten MoU für die Nutzung von Goose Bay (10 Jahre)
- 01.01. Verkürzung des Grundwehrdienstes von 12 auf 10 Monate
- 11.01. Neuordnung des Objektschutzes in der Luftwaffe (Aufstellung eines ObjSBtLw)

- 18.04. Neues Konzept „Objektschutz in der Luftwaffe“
- 01.05. Indienststellung „Taktisches Ausbildungskommando der Luftwaffe USA“ in Holloman Air Force Base, Alamogordo, New Mexico, USA
- 06.06. Absturz einer BELL UH-1D während eines Rundflugs in Dortmund, drei Soldaten und zehn Zivilpersonen sterben bei dem Unfall
- 20.12. Beginn des SFOR-Einsatzes in Bosnien

1997

- 11.03. Aufstellung des Objektschutzbataillons in Jever
- 01.04. Reduzierung des Fü L auf 3 Stabsabteilungen mit insgesamt 21 Referaten
- 23.05. Der Inspekteur der Luftwaffe verkündet im Luftwaffenrat seine Entscheidung zur Kampfwertanpassung 2 und zur Beschaffung von PAC 3 für PATRIOT
- 18.06. Einsatz von Luftwaffensoldaten beim Kampf gegen das Oder-Hochwasser
- 13.09. Kollision einer TUPOLEW TU-154M der Luftwaffe (Open-Skies) mit einer C 141 der US Air Force vor der Küste Namibias, 33 Tote
- 01.10. Generalleutnant Portz wird Inspekteur der Luftwaffe
- 11.11. Abschluss der Verwertung von Rüstungsmaterial der ehemaligen NVA
- 26.11. Der Deutsche Bundestag beschließt die Beschaffung von 180 EUROFIGHTER
- 30.11. Herausgabe der Weisung für die Lw Nr 2201 „Planungsarbeit Luftwaffe zum Bundeswehrplan“ durch den Inspekteur der Luftwaffe / Fü L II 2

1998

- Januar Das „Haushaltsrechtsfortentwicklungsgesetz“ tritt in Kraft, die flexible Haushaltsführung im Bundeshaushalt wird damit eingeführt
- 15.01. Konzept zur Sicherstellung der Führungsfähigkeit der Luftwaffe
- 07.02. Beginn des Einsatzes von TRANSALL zur Bekämpfung der Hungersnot im Sudan
- 07.02. Unterzeichnung der ROLAND-PATRIOT-Folgevereinbarung durch die Verteidigungsminister der USA und Deutschlands
- 21.09. Unterzeichnung des Beschaffungsvertrages EUROFIGHTER
- 01.10. Abschluss der Umgliederung zur Zielstruktur 2000
- 16.10. Die Luftwaffe beteiligt sich mit 14 Luftfahrzeugen TORNADO des Einsatzgeschwaders 1 an der Operation „Allied Force“
- 24.11. Erlass der Förderstrategie für die Berufsoffiziere des Truppendienstes (BOTrDLw) durch den Inspekteur der Luftwaffe / Fü L I 1

1999

- 24.02. Die TORNADO-Ausbildung bei TTTE Cottesmore endet (letzter Flug am 31.03.)
- 12.03. Polen, Ungarn und Tschechien werden in die NATO aufgenommen
- 22.03. Übergabe des ersten als Multi-Role-Transporter (MRT) umgerüsteten Transportflugzeugs vom Typ Airbus A 310-300 an die Luftwaffe
- 24.03. Die Luftwaffe ist mit ECR-TORNADO an der NATO-Luftoperation „Allied Force“ beteiligt. Ende der Operation am 10.06.1999
- April 50 Jahre NATO, Verabschiedung des neuen strategischen Konzepts auf dem NATO-Gipfel in Washington
- 10.06. Beginn KFOR-Einsatz im Kosovo
- 04.11. Die letzte Boeing B 707-307 C („August Euler“) der Flugbereitschaft BMVg wird außer Dienst gestellt
- November Teilnahme der Luftwaffe an der Übung RED FLAG in Nellis AFB, USA mit sechs MiG-29 des Jagdgeschwaders 73 „S“

- 15.12. Rahmenvertrag zu „Innovation, Investition und Wirtschaftlichkeit in der Bundeswehr“ zwischen dem BMVg und der Industrie

2000

- 05.01. Personalstrukturmodell 340.000 (PSM 340)
 17.01. Beim JG 71 „R“ wird durch den Amtschef des Luftwaffenamtes die erste Militärgeschichtliche Sammlung der Bundeswehr eröffnet (Ende eines jahrzehntelangen Streites um die Darstellung von Militär- und Verbandsgeschichte in den früheren Traditionsräumen von Verbänden der Bundeswehr)
 09.03. Die „Rahmenrichtlinie Verwendungsaufbau/Verwendungsplanung Offiziere des Truppendienstes der Luftwaffe“ tritt in Kraft
 15.03. Unterzeichnung des Rahmenvertrags zur Innovation, Investition und Wirtschaftlichkeit der Bundeswehr
 31.03. Indienstellung des Fliegerischen Ausbildungszentrums der Luftwaffe in Holloman Air Force Base, New Mexico, USA
 12.05. Der Inspekteur der Luftwaffe erlässt die Neufassung der Weisung „Erziehung in der Luftwaffe“
 23.05. Das Bundesverfassungsgericht entscheidet positiv zum Einsatz der Bundeswehr im Rahmen eines Systems gegenseitiger kollektiver Sicherheit (Art 24 II GG), den sogenannten „Out of Area“-Einsätzen
 23.05. Bericht der Wehrstrukturkommission „Gemeinsame Sicherheit und Zukunft der Bundeswehr“
 07.06. Beschluss zur Änderung des Soldatengesetzes: Öffnung der Bundeswehr in allen Verwendungen für Frauen
 14.06. Die Bundesregierung billigt das „Konzept für eine Erneuerung der Bundeswehr von Grund auf“

2001

- 02.01. Die ersten Soldatinnen treten ihren Dienst in der Luftwaffe an (Öffnung aller Laufbahnen für den freiwilligen Dienst in den Streitkräften ab 01.01.2001)
 16.02. Ressortkonzept Stationierung Luftwaffe
 01.04. Generalleutnant Back wird Inspekteur der Luftwaffe
 01.04. Erlass der „Weisung für die Luftwaffe Nr. 02/2001“, die die „Grundsätze, Organisation und Verfahren für Personalmaßnahmen zur Einnahme der Luftwaffenstruktur 5“ regelt
 20.04. Realisierungsplan für die Einnahme der Luftwaffenstruktur 5
 29.04. Personalstrukturmodell 2000 (PSM 2000)
 09.06. Indienstellung des Einsatzführungskommandos der Bundeswehr in Potsdam
 11.09. Terroranschläge in New York und Washington
 01.10. Beginn der Einnahme der Luftwaffenstruktur 5, u.a. Auflösung Luftwaffenunterstützungskommando und Materialamt der Luftwaffe, Neuaufstellung Luftwaffenmaterialkommando und Aufstellung Luftwaffenausbildungskommando, Aufstellung KdoOpFü LuSK in Kalkar, Auflösung Führungsdienstkommando, Aufstellung Führungsunterstützungsbereich Luftwaffe
 20.12. Aufstellung der „International Security Assistance Force“ (ISAF)
 22.12. Der Deutsche Bundestag beschließt die Beteiligung der Bundeswehr an ISAF

2002

- Januar Beginn des Einsatzes im Rahmen der ISAF-Schutztruppe

- 01.01. Verkürzung des Grundwehrdienstes von 10 auf 9 Monate
29.01. Herausgabe der „Einzelkonzeption Einsatzlogistik Luftwaffe“ durch FÜ L II 1
01.07. General Kujat tritt an die Spitze des Militärausschusses der NATO
01.10. Straffung der Organisation des Führungsstabes der Luftwaffe in drei Stabsabteilungen (mit je sechs Referaten) und ein Referat für Zentrale Aufgaben. Insgesamt 19 Referate
21.12. In Afghanistan sterben sieben deutsche Soldaten beim Absturz einer CH-53

2003

- Im Jahr Einführung der „Kooperativen Einrichtungen der Luftwaffe mit der Industrie“
05.01. Über Frankfurt/M. kreist ein entführter Motorsegler. Dieser Vorfall entfacht eine Diskussion über den Einsatz der Bundeswehr im Inneren und über das Luftsicherheitsgesetz
13.03. Übernahme des ersten Serienluftfahrzeugs EUROFIGHTER und Überführung an die TSLw 1 am 17.02.2003
21.5. Erlass der Verteidigungspolitischen Richtlinien (VPR) durch den Verteidigungsminister
24.6. Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Polen über die Überlassung von 23 Luftfahrzeugen MiG-29 an Polen
30.06. Viernationale Typenzulassung für die Serienflugzeuge EUROFIGHTER
03.07. Rollout des ersten EUROFIGHTER und Übergabe an die Luftwaffe
01.08. Der Inspekteur der Luftwaffe gibt in einem Tagesbefehl das „Leitbild Team Luftwaffe“ bekannt. Es dient allen Angehörigen der Luftwaffe als Orientierungshilfe, stellt das Grundverständnis der Luftwaffe dar und enthält einen Verhaltenskodex
26.09. Übergabe der ersten MiG-29 an die Luftwaffe Polens
02.10. Der Bundesminister der Verteidigung legt die Weisung für die Weiterentwicklung der Bundeswehr vor
November Die Luftwaffe übernimmt den Betrieb des Kabul International Airport (KAIA) als Luftstützpunkt der ISAF in Afghanistan
25.11. Paradigmenwechsel Fliegerischer Dienst - Einführung eines Verfahrens zur Deckung des langfristigen Personalbedarfs mit BODG; unter anderem dargestellt in: BMVg FÜ L I 1 „Führergewinnung, Vorgesetztenqualifikation und Erziehung FlgDst“

2004

- 12.01. Generalleutnant Stieglitz wird Inspekteur der Luftwaffe
01.03. Herausgabe der Weisung für die Weiterentwicklung der Streitkräfte
30.04. Indienststellung des EUROFIGHTER im JG 73 „Steinhoff“
13.05. Der erste von vier für die Luftwaffe vorgesehenen Airbus A 310 „Multi Role Transport Tanker“ (MRTT) wird der Öffentlichkeit vorgestellt
18.06. Der Bundestag verabschiedet das Luftsicherheitsgesetz
Juli Der Verteidigungsausschuss des Bundestages hat der Beschaffung von weiteren 68 EUROFIGHTER zugestimmt: (Gesamtumfang 180 Kampfflugzeuge)
04.08. Die letzten neun MiG-29 werden an die polnischen Luftstreitkräfte übergeben
09.08. Herausgabe der Konzeption der Bundeswehr
25.09. Auflösung der Radarführungsregimenter und Aufstellung der Einsatzführungsbereiche
01.10. Beteiligung der Luftwaffe an der Luftraumüberwachung im NATO-Bündnis über Estland, Lettland und Litauen (seit April Air Policing durch NATO-Kräfte)

- 02.11. Stationierungskonzept der Bundeswehr
 20.12. Ende der Ausbildung für deutsche F-4F PHANTOM-Besatzungen in Holloman AFB/USA
 23.12. Personalstrukturmodell 2010 (PSM 2010)
 30.12. Hilfeleistung mit MedEvac-Airbus der Luftwaffe bei Flutkatastrophe in Südostasien (vom Standort Djibouti nach Thailand)

2005

- Januar Das Fähigkeitsprofil der Luftwaffe soll künftig maßgeblich durch vier Großvorhaben bestimmt werden (Beschaffung von 180 EUROFIGHTER, strategischer Lufttransport durch A-400 M, taktischer Lufttransport und CSAR-Fähigkeit mit NH 90 und Einstieg in MEADS)
 Januar Das „Einsatzversorgungsgesetz“ tritt in Kraft
 Januar Auflösung des „Reaction Force Air Staff“ (RFAS) und Einrichtung des „Joint Air Power Competence Center“ (JAPCC) in Kalkar
 11.01. Das Luftsicherheitsgesetz (LuftSiG) tritt in Kraft
 28.01. Mit der Umsetzung der Beschlussempfehlung des Bundestages wird dem Jagdgeschwader 74 der Traditionsname „Mölders“ aberkannt
 22.03. Die Ausstellung „Unsere Luftwaffe“ absolviert ihre letzte Tour und wird am 01.08. endgültig außer Dienst gestellt
 01.04. Außerdienststellung der Raketenschule der Luftwaffe und Aufstellung des Taktischen Aus- und Weiterbildungszentrums der Flugabwehrraketentruppen der Luftwaffe (TaktAusbWbZFlaRakLw) in den USA
 06.04. Realisierungsplan für die Einnahme der Luftwaffenstruktur 6
 31.10. Inkraftsetzung „Einsatzkonzept Objektschutz in der Luftwaffe“

2006

- 01.06. Etablierung des „Regionalkommandos Nord“ in Afghanistan
 01.07. Aufstellung des Objektschutzregiments Luftwaffe
 01.08. Einführung des integrativen Lehrgangsmoделles zu den Einstellungsterminen 01.08.2006 und 01.10.2006 mit dem 96. und 97. Offizierlehrgang
 22.09. Oberfähnrich Ulrike Flender hat in den USA als erste deutsche Soldatin die Ausbildung zur Jetpilotin abgeschlossen
 22.09. Herauslösung der Stammdienststelle der Luftwaffe als Zentrale Personalführende Stelle aus der Luftwaffe und Eingliederung in die neu aufgestellte Stammdienststelle der Bundeswehr
 29.09. Indienstellung des Waffensystemkommandos der Luftwaffe
 01.10. Das Taktische Ausbildungskommando der Luftwaffe in Goosebay / Kanada wird im Rahmen struktureller Veränderungen aufgelöst

2007

- 31.01. Parlamentsbeschluss für Beschaffung eines EURO HAWK-Prototypen (zunächst für die Industrieerprobung, später sollen vier Serienluftfahrzeuge folgen)
 09.03. Entscheidung zum Einsatz von RECCE TORNADO der Luftwaffe im Rahmen ISAF
 05.04. Sechs TORNADO des Aufklärungsgeschwaders 51 „Immelmann“ werden im Rahmen ISAF zur Aufklärung eingesetzt (Einsatzdauer bis November 2010)
 30.09. Sts Dr. Eickenboom billigt die „Abschließende Funktionale Forderung / Realisierungsgenehmigung“ zur Auswahl und Beschaffung MALE-UAS (SAATEG)

- 7.12. Das Personalamt der Bundeswehr wird beauftragt, bis auf weiteres die „BO 41“-Auswahlkonferenz in die Konferenz zur Übernahme der Offiziere des Truppendienstes in das Dienstverhältnis eines Berufssoldaten zu integrieren

2008

- Übernahme der Aufgabe „Quick Reaction Force“ (QRF) für die Nordregion Afghanistans durch die Bundeswehr
- 15.01. Herausgabe der „Konzeptionellen Grundvorstellungen zur Nutzung des Weltraums durch die Bundeswehr (KGv Weltraumnutzung Bw)“
- 29.04. 40 Jahre TRANSALL, ein außergewöhnliches Luftfahrzeug mit einer Erfolgsgeschichte die weltweit ihresgleichen sucht
- 26.06. Rollout des A400M in Sevilla
- 01.10. Verlegung Fü L III 3 nach Berlin
- 30.10. Fü S gibt den „Katalog streitkräftegemeinsamer Bedarfsträgerforderungen für Auswahl- und Verwendungsplanungsverfahren im Rahmen des Personalmanagements“ heraus
- 15.12. Erlass „Konzept zum Aufbau eines Weltraumlagesystems“ durch den Inspekteur der Luftwaffe

2009

- 10.02. Zusammenstoß des Satelliten „Iridium 33“ und des russischen Satelliten „Cosmos 2251“
- April Beginn des Aufbaus des WRLageZ als Kern des Weltraumlagesystems am Standort Uedem
- 08.04. Herausgabe der Neuerstellung der LDv 100/1
- 09.06. InspL erlässt die „Werdegangssystematik der Offiziere des Truppendienstes der Luftwaffe“
- 11.07. 50 Jahre Taktische Luftaufklärung
- 16.09. 50 Jahre Flugmedizinisches Institut
- 15.09. 50 Jahre Flugabwehrraketendienst
- Sept./Okt. Erstmaliger Einsatz des EUROFIGHTER beim NATO Air Policing Baltikum
- 01.11. Generalleutnant Kreuzinger-Janik wird Inspekteur der Luftwaffe
- 11.12. Erstflug des Transportflugzeuges A400M
- 16.12. Der erste EUROFIGHTER landet beim Jagdbombergeschwader 31 in Nörvenich (Multi Role-Version, Luftangriff und Luftverteidigung)

2010

- Im Jahr Auflösung des Lufttransportkommandos in Münster und Aufstellung des Europäischen Lufttransportkommandos (European Air Transport Command / EATC) in Eindhoven / Niederlande
- Februar Verlegung des ersten UAV HERON 1 (Luftwaffe) nach Afghanistan
- Februar Zweite Militärhistorische Tagung der Luftwaffe
- 18.03. Erster operationeller Einsatzflug des HERON in Afghanistan
- 04.06. Der Inspekteur der Luftwaffe erlässt die Weiterentwicklung der Förderstrategie für die Berufsoffiziere der Luftwaffe
- 1.7. Verkürzung des Grundwehrdienstes von 9 auf 6 Monate
- 15.09. Herausgabe der Rahmenrichtlinie für den Verwendungsaufbau und die Verwendungsplanung der Offiziere des Truppendienstes der Luftwaffe (RRL VerwAufb/VerwPI OffzTrDLw) durch BMVg Fü L I

- 29.09. Erlass BMVg FÜ L I 1 Weiterentwicklung Fliegerischer Dienst
21.10. Die Luftwaffe erhält den ersten NH 90 für das HTG 64 in Holzdorf
02.11. Vereinbarung einer engeren Zusammenarbeit und eines gegenseitigen Personalaustausches zwischen den Weltraumlagezentren (beginnend in 2012) zwischen Frankreich und Deutschland
19.11. Neues Strategisches Konzept der NATO in Lissabon angenommen
27.11. Ende des Einsatzes deutscher Aufklärungsflugzeuge TORNADO bei ISAF; insgesamt über 4.500 Einsatzflüge, 8.000 Flugstunden und 50.000 Luftbilder

2011

- 01.01. Die Luftwaffe übernimmt das Waffensystem MANTIS vom Heer
15.01. Nach Entscheidung des NATO-Rats vom 9. Januar 2011 werden E-3 AWACS der NATO im Rahmen der Operation „Afghan Assist“ eingesetzt
26.01. Der Deutsche Bundestag billigt die Fortsetzung des A400M-Programms (40 Lfz für die Lw)
22.02. Die Luftwaffe evakuiert Bundesbürger aus Lybien
01.03. Die Einberufung zum Grundwehrdienst wird zum 01.07.2011 ausgesetzt
30.03. Der erste Airbus A340-300 wird der Luftwaffe übergeben und nimmt mit dem Kennzeichen 16+01 „Konrad Adenauer“ seinen Dienst auf
21.07. Landung des ersten EURO HAWK bei der WTD 61 in Manching (nach 22-stündigem Überführungsflug aus den USA)
November 50 Jahre Integrierte NATO-Luftverteidigung
14.12. Inbetriebnahme eines „Fehlermeldesystems für den Flugbetrieb in der Bundeswehr“ bei der Dienststelle „General Flugsicherheit in der Bundeswehr“

2012

- 21.03. Herausgabe Dresdener Erlass - Inspektore und Organisationsbereiche künftig außerhalb des Ministeriums
30.03. Auflösungsappell des Führungsstabs der Luftwaffe; Auflösung FÜ L mit Ablauf des 31.03.2012
01.04. Übergangslösung „Stab Inspekteur Luftwaffe“ als befristete Folgeorganisation des FÜ L bis 30.09.2012
April Generalleutnant Müllner wird Inspekteur Luftwaffe, ist aber nicht mehr ministerieller Abteilungsleiter aufgrund der Auflösung des FÜ L
12.06. Realisierungsplan für die Einnahme der Luftwaffenstruktur
22.06. Personalstrukturmodell 185 (PSM 185)
30.09. Auflösung des Führungsstabs der Luftwaffe bzw. des übergangsweise eingerichteten „Stab Inspekteur Luftwaffe“ und Aufstellung „Kommando Luftwaffe“ mit Zielstandort Berlin-Gatow ab 01.10.2012

10.4 Abkürzungsverzeichnis

AA	Auswärtiges Amt
AbATEG	Abbildende Aufklärung in der Tiefe des Einsatzgebiets
ABC/Se	ABC Abwehr- und Selbstschutz
ACMI	Air Combat Manoeuvring Instrumentation
AChefLwA	Amtschef Luftwaffenamt
a.D.	außer Dienst
ADIZ	Air Defense Identification Zone
ADR	Airfield Damage Repair
AG	Aufklärungsgeschwader
AG	Arbeitsgruppe
AG MilZA	Arbeitsgruppe Militärische Zusammenarbeit
AFB	Air Force Base
AFG	Afghanistan
AFmBw	Amt für Fernmeldewesen der Bundeswehr
AF/Reg	Abschließende Funktionale Forderung/Realisierungsgenehmigung
AFSBw	Amt für Flugsicherung der Bundeswehr
AIRCENT	Allied Air Forces Central Europe
AIRSOUTH	Allied Air Forces Southern Europe
AJP	Allied Joint Publication
AK INDUNT	Arbeitskreis Industrieunterstützung
AllgFachD	Allgemeiner Fachdienst
AMF	Allied Command Mobile Force
AMRAAM	Advanced Medium Range Air to Air Missile
ANBw	Amt für Nachrichtenwesen der Bundeswehr
APB	Air Policing Baltikum
ASSTA	Avionic System Software Tornado in Ada
ATAF	Allied Tactical Air Force (Multinationaler Verband der NATO Luftstreitkräfte)
ATAT	Airmen to Airmen Talks
AUT	Österreich
AVE	Aufgabenverbund Erziehung (LwA)
AWACS	Airborne Warning and Control System
AWTI	Air Weapons Training Installation (Sardinien)
AWX	All Weather Strike
BArch-MA	Bundesarchiv-Abteilung Militärarchiv
BAWV	Bundesamt für Wehrverwaltung
BDLI	Bundesverband der Deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie
Befh	Befehlshaber
BFD	Berufsförderungsdienst/Berufsfördernde Maßnahmen
BFS/Z	Zentralstelle der Bundesanstalt für Flugsicherung
BGBI	Bundesgesetzblatt
BIH	Bosnien und Herzegowina
BM	Bundesminister
BMF	Bundesfinanzministerium
BMVg	Bundesministerium der Verteidigung
BMVtdg	Bundesministerium für Verteidigung
BMWt	Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie
BND	Bundesnachrichtendienst
BO	Berufsoffizier

BO 41	Berufsoffizier mit besonderer verwendungsbezogener Altersgrenze 41 Jahre
BOA	Berufsoffizieranwärter
BODG	Berufsoffizier mit dienstgradbezogener Altersgrenze
BOTrDLw	Berufsoffizier des Truppendienstes der Luftwaffe
BrdSch	Brandschutz
BS	Berufssoldat
Btl	Bataillon
BWB	Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung
BwKdo Ost	Bundeswehrkommando Ost
BwPlan	Bundeswehrplan
CAN	Kanada
CAS	Close Air Support
CAOC	Combined Air Operation Center
CDR	Commander
ChefStab	Chef des Stabes
CPM	Customer Product Management
CRC	Control and Reporting Center
CSAR	Combat Search and Rescue
DAPA	Defense Acquisition Program Administration (KOR Rüstungsagentur)
DAVE	Datenableitung vordere Erfassung
DDO	Dienstältester Deutscher Offizier
DDR	Deutsche Demokratische Republik
DFVSR	Deutsch- Französischer Verteidigungs- und Sicherheitsrat
DstSt	Dienststelle
DtLwÜbPIKdo	Deutsches Luftwaffenübungsplatzkommando
DtMilAtt	Deutscher Militärattaché
EASA	European Aviation Safety Agency
EASysLuft	Erfassungs- und Auswertesystem Luftwaffe
EATC	European Air Transport Command
EBO	Effect-Based-Operations
ECR	Electronic Combat and Reconnaissance
EDV	Elektronische Datenverarbeitung
EFA	European Fighter Aircraft
EG	Einsatzgeschwader der Luftwaffe (z.B. EG 1)
EK	Einzelkonzeption
EKLogLw	Einsatzkonzept Logistik Luftwaffe
EloKa	Elektronische Kampfführung/ Elektronischer Kampf
ENJJPT	Euro NATO Joint Jet Pilot Training
EOD	Explosive Ordnance Disposal
ESR	European Staff Requirement
ESS	Erweiterter Selbstschutz (EloKa)
EU	Europäische Union
EUFOR	European Union Force
EURAC	European Air Chiefs Conference
EvacOp	Evakuierungsoperation
EVG	Europäische Verteidigungsgemeinschaft
FBA	Fighter Bomber Attack

FBS	Fighte Bomber Strike
FFS	Flugzeugführerschule
FKBA	Fachkonzeption bereichsübergreifende Aufgaben
FKG	Flugkörpergeschwader (Verband der Regimentsebene)
FlaObjSLw	Flugabwehr im Objektschutz der Luftwaffe
FlAnwRgt	Fluganwärterregiment
FlaRakBrig	Flugabwehrraketenbrigade
FlaRakG	Flugabwehrraketengeschwader
FlaRakGrp	Flugabwehrraketen-Gruppe (Bataillonsebene)
FIBschaft BMVg	Flugbereitschaft des Bundesministeriums der Verteidigung
FlexBud	Flexible Budgetierung
FlgHGrp	Fliegerhorstgruppe (Verband der Bataillonsebene)
FlgGrp	Fliegende Gruppe (Verband der Bataillonsebene)
FOB	Forward Operating Base
FRA	Frankreich
FU	Fire Unit
FüKdo	Führungskommando
Fü L	Führungsstab der Luftwaffe
Fü S	Führungsstab der Streitkräfte
Fw	Feldweibel
FWDL	Freiwilligen Wehrdienst Leistende
GAF	German Air Force
GAFTIC	German Air Force Training in Canada
GBR	Großbritannien
GEADGE	German Air Defense Ground Environment
GEBB	Gesellschaft für Entwicklung, Beschaffung und Betrieb
GenInspBw	Generalinspekteur der Bundeswehr
GenLwRüst	General Luftwaffenrüstung
GG	Grundgesetz
GGO	Gemeinsame Geschäftsordnung der Bundesministerien
GVPA	Gesamtvertrauenspersonenausschuss
GWDL	Grundwehrdienstleistender (Wehrpflichtiger)
HALE	High Altitude Long Endurance
HA Rü	Hauptabteilung Rüstung im BMVg
HIP	HAWK-Improvement Program
HöhKdoBeh	Höhere Kommandobehörde
HQ	Headquarter (Hauptquartier)
HTG	Hubschraubertransportgeschwader
HTSLw	Höhere Technische Schule der Luftwaffe
HVBw	Harmonisierungsverbund der Bundeswehr
HVK	Hauptverteidigungskräfte
ICAO	International Civil Aviation Organization
ICAOC	Interim Combined Air Operations Center
IDS	Interdiction Strike, konventionelle und nukleare Jagdbomberversion
IFF	Freund-Feind-Kennungsgerät
IFOR	Implementation Force
IHAWK	Improved HAWK
ILA	Internationale Luft- und Raumfahrttausstellung
ILZ	Informations- und Lagezentrum (des Fü L)

INF	Intermediate Range Nuclear Forces / nukleare Mittelstreckensysteme
InfObjS	Infanteristischer Objektschutz
InspL	Inspekteur der Luftwaffe
IPA	Instrumented Production Aircraft
ISAF	International Security Assistance Force
IUD	Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen (Abt. im BMVg)
IT	Informationstechnik
JAPCC	Joint Air Power Competence Center
JaboG	Jagdbombengeschwader
JFC	Joint Force Commander
JG	Jagdgeschwader
KBO	Kampfbeobachter (spätere Bezeichnung: WSO)
KdB	Konzeption der Bundeswehr
Kdo	Kommando (regelmäßig der Stab einer Kommandobehörde)
KdoBeh	Kommandobehörde
KdoLw	Kommando Luftwaffe (höchster Stab der Luftwaffe seit Oktober 2012)
KFOR	Kosovo Forces
KG	Kommandierender General
KGv	Konzeptionelle Grundvorstellungen
KOR	Republik Korea
KRK	Krisenreaktionskräfte
KSE	Konventionelle Streitkräfte in Europa
KSEA	Koordinierende Stelle Einsatzauswertung
KSK	Kommando Spezialkräfte (Heer)
Ktgt	Kontingent
KuMi	Kurzmitteilung
KWA	Kampfwertanpassung
KWE	Kampfwerterhaltung
LA	Lebensalter
LAPAS	Luftgestütztes Abstandsfähiges Primär-Aufklärungssystem
LDv	Luftwaffendienstvorschrift
LeKG	Leichtes Kampfgeschwader
LFK	Lenkflugkörper
Lfz	Luftfahrzeug
LGAN	Lehrgang Generalstabs- / Admiralstabsausbildung National
LogSysLw	Logistisches System Luftwaffe
LSK	Luftstreitkräfte
LT	Lehrgangsteilnehmer
LTG	Lufttransportgeschwader
LTKdo	Lufttransportkommando
LTH	Leichter Transporthubschrauber
LTPO	Lower Tier Project Office (gesamtverantwortlich für das Projekt- und Nutzungsmanagement des Waffensystems PATRIOT)
LuftSiG	Luftsicherheitsgesetz
LuftVG	Luftverkehrsgesetz
LV	Luftverteidigung
Lw	Luftwaffe (Teilstreitkraft)
LwA	Luftwaffenamt (Höhere Kommandobehörde der Luftwaffe)
LwAusbKdo	Luftwaffenausbildungskommando

LwDiv	Luftwaffendivision
LwFüKdo	Luftwaffenführungskommando (Höhere Kommandobehörde der Luftwaffe)
LwMatKdo	Luftwaffenmaterialkommando
LwUKdo	Luftwaffenunterstützungskommando (HöhKdoBehLw)
LWSF	Light Weight Strike Fighter
LWSR	Light Weight Strike Reconnaissance Fighter
LwSichStff	Luftwaffensicherungsstaffel
LZBw	Lagezentrum der Bundeswehr
MAAG	Military Assistance and Advisory Group
MALE	Medium Altitude Long Endurance
MatALw	Materialamt der Luftwaffe
MC 14/2	NATO Military Charta, Inhalt: Massive Retaliation
MC 14/3	NATO Military Charta, Inhalt: Flexible Response
MDAP	Mutual-Defense-Aid-Program
MEADS	Medium Extended Air Defense System
MedEvac	Medical Evacuation
MeFü	Menschenführung
MGFA	Militärgeschichtliches Forschungsamt
MGO	Militärische Grundorganisation
MilMusDst	Militärmusikdienst
MilZNfL	Militärische Zentrale für Nachrichten für Luftfahrer
MoD	Ministry of Defense
MoU	Memorandum of Understanding
MPA	Maritime Patrol Aircraft
MRCA	Multi Role Combat Aircraft
MRT	Multi Role Transport
MRTT	Multi Role Transport Tanker
NADGE	NATO Air Defense Ground Environment System
NAHEMA	NATO Helicopter Management Agency
NAMFI	NATO Missile Firing Installation (Kreta)
NAMMO	NATO Multi-Role Combat Aircraft Development and Production Management Organisation
NAPMO	NATO Airborne Warning and Control System Program Management Organization
NASMO	NATO Starfighter Management Office
NATINADS	NATO Integrated Air Defense System
NATO	North Atlantic Treaty Organisation
NEFMA	NATO European Fighter Aircraft Development and Logistics Management Agency
NETMA	NATO EF 2000 and TORNADO Development, Production & Logistics Management Agency
NetOpFü	Vernetzte Operationsführung
NHI	NATO Helicopter Industries
NLD	Niederlande
NLFZ-SiLuRa	Nationales Lage- und Führungszentrum - Sicherheit im Luftraum
NRF	NATO Response Force
NSOC	National Sector Operation Center
NuBe	Nutzungsbeauftragter
NVA	Nationale Volksarmee (der DDR)

OA	Offizieranwärter
ObjSLw	Objektschutz Luftwaffe
ObjSBtlLw	Objektschutzbataillon der Luftwaffe
ObjSKrLw	Objektschutzkräfte der Luftwaffe
OCCAR	Organisation Conjointe de Coopération en Matière d'ARmement
ODC	Organisme de Direction et de Contrôle
OffzLehrg	Offizierlehrgang
Offz MilFD	Offizier des Militärfachlichen Dienstes
OffzSanD	Offizier des Sanitätsdienstes
Offz TrD	Offizier des Truppendienstes
OMLT	Operational Mentoring and Liaison Team
ORF	Operational Reserve Force
OrgBer	Organisationsbereich
OSLw	Offizierschule der Luftwaffe
OSZE	Organisation für Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa
OTOTs	Operator to Operator-Talks
PAC	PATRIOT Capability
PGWELw	Projektgruppe Weiterentwicklung Luftwaffe
PIZ	Presse- und Informationszentrum
POCARLw	Personalstruktur, Organisation, Controlling, Aufwandsbegrenzung und Rationalisierung der Luftwaffe (Abteilung im LwA)
PSC	Purchase and Service Contract
PSM	Personalstrukturmodell
PSZ	Personal-, Sozial- und Zentralangelegenheiten (Abteilung im BMVg)
QRA	Quick Reaction Alert
QRF	Quick Reaction Force
RaFüDst	Radarführungsdienst
RakSLw	Raketenschule der Luftwaffe
RRP	Remote Radar Post
RAF	Royal Air Force
RCAF	Royal Canadian Air Force
RECCE	Reconnaissance
RFAS	Reaction Force Air Staff
ROKAF	Republic of Korea Air Force
RRL	Rahmenrichtlinie
SAATEG	System zur abbildenden Aufklärung bis in die Tiefe des Einsatzgebietes
SALIS	Strategic Airlift Interim Solution
SALT	Strategic Arms Limitation Talks
SAR	Search and Rescue
SATS	Short Airfield for Tactical Support
SaZ	Soldat(in) auf Zeit (mit zeitlicher Verpflichtungsdauer)
SBWS	Systembeauftragter für das Waffensystem
SBZ	Sowjetisch Besetzte Zone
SEAD	Suppression of Enemy Air Defense
SFOR	Stabilization Force
SIGINT	Signal Intelligence
SiLuRa	Sicherheit im deutschen Luftraum
SHAPE	Supreme Headquarters Allied Powers Europe

SKB	Streitkräftebasis (Organisationsbereich der Streitkräfte)
SLP	Sprachleistungsprofil
SOC	Sector Operation Center
StAbt	Stabsabteilung (Untergliederung eines Führungsstabs)
StAL	Stabsabteilungsleiter
STAN	Stärke- und Ausrüstungsnachweisung
STOL	Short Take Off and Landing
Sts	Staatssekretär
Stv	Stellvertreter
StvInspl	Stellvertreter des Inspektors der Luftwaffe
TacEval	Tactical Evaluation
TKBA	Teilkonzeption Bereichsübergreifende Aufgaben
TKF	Taktisches Kampfflugzeug
TLE	Treaty Limited Equipment
TMLD	Tiefflieger Melde- und Leitdienst
TRANSALL	Transporter Allianz (Firmenname)
TrD	Truppendienst
TrT	Truppenteil
TSK	Teilstreitkraft (z.B. Luftwaffe)
TSLw	Technische Schule der Luftwaffe
TTF	Technisch-Taktische Forderung
TTH	Taktischer Transport Hubschrauber
TTTE	Trinational TORNADO Training Establishment
TÜV	Technischer Überwachungsverein
UAL	Unterabteilungsleiter
UAS	Unmanned Aerial System (auch: Unmanned Aircraft System)
UAV	Unmanned Aerial Vehicle (auch: Unmanned Aircraft Vehicle)
UdSSR	Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken
Uffz	Unteroffizier
UmP	Unteroffizier mit Portepée
UN	United Nations
UNPROFOR	United Nations Protection Force
UoP	Unteroffizier ohne Portepée
USAF	United States Air Force
USEUCOM	United States European Command
USLw	Unteroffizierschule der Luftwaffe
VIP	Very Important Person
VtgAtt	Verteidigungsattaché
VoNo	Vortragsnotiz
VN	Vereinte Nationen
VPR	Verteidigungspolitische Richtlinien
VR	Verwaltung und Recht (Abteilung im BMVg)
VS-NfD	Verschlusssache - Nur für den Dienstgebrauch
VTA-Zug	Verlegbarer technischer Ausbildungszug
VTOL	Vertical Take Off and Landing (Senkrechtstarter)
WASBE	Waffensystembeauftragter im Materialamt der Luftwaffe
WaSLw	Waffenschule der Luftwaffe
WaSys	Waffensystem

WDO	Wehrdisziplinarordnung
WEU	Westeuropäische Union
WHNS	Wartime Host Nation Support Program
WiPu	Wichtige Punkte
WP	Warschauer Pakt
WRLageZ	Weltraumlagezentrum
WSO	Waffensystemoffizier (vormals KBO)
WÜbPl	Wehrübungsplatz
WV	Wehrverwaltung
ZDv	Zentrale Dienstvorschrift
ZELL	Zero Length Launch
ZentrLuftOp	Zentrum Luftoperationen
ZMFS	Zentralstelle für militärische Flugsicherung
ZNBw	Zentrum für Nachrichtenwesen der Bundeswehr
ZSanDst	Zentraler Sanitätsdienst
ZSD	Zentraler Schreibdienst (im BMVg)
ZVBw	Zentrum für Verifikationsaufgaben der Bundeswehr