



Aus der Nähe zeigt der Tornado mit dem Taktischen Kennzeichen 44 + 69 Details seiner Technik, etwa die Sprengschnur im aufgeklappten Cockpit-Dach: Sie dient im Notfall dazu, das Glas aufzusprengen.

WAFFENSTILLSTAND

Text

ROLAND SCHULZ

Fotos

ROBIN HINSCH

Panzer, die nicht fahren, Flieger, die nicht abheben: Warum ist die Bundeswehr seit Jahren so oft nicht einsatzbereit? Am Tornado-Jagdbomber mit dem Kennzeichen 44 + 69 zeigen sich die Schwierigkeiten einer ganzen Armee

W

enn sie fliegen soll, teilt sich das Stahltor ihres Bunkers und schwingt auf, wie ein Vorhang. Im Inneren kauert die gedrungene Gestalt einer Maschine, ganz in Grau.

»Die 44+69«, sagt der Pilot, der sie im Krieg flog, 2010, über Afghanistan. Sein Name ist S.

Aus ihren Flanken knicken, knapp oberhalb der Lufteinläufe, zwei Schwenkflügel. Ihr Rumpf gleicht einem Pfeil, doch die Spitze birgt keine Waffe, sondern ihr Radar. Dahinter erst klaffen die Mündungen ihrer Bordkanonen.

»Ist die Jagdbomber-Version«, sagt der Instandsetzer, der sie nach der Hälfte ihres Dienstes prüfte, im Jahr 2000. Er heißt C.

Ihr Leitwerk trug die Wappen vieler Geschwader. Raubvögel. Ziffern. Sonnen. Aber nie änderte sich ihr Zeichen am Rumpf, das sie für Freund und Feind markiert, eingetragen in der Luftfahrzeugrolle der Bundeswehr, Band I, Blatt 6/169 – ihr Taktisches Kennzeichen: 44+69.

»Die meisten von uns haben so einen, na ja, könnte man fast Aberglauben nennen«, sagt der Waffenlehrer, der Besatzungen mit ihrer Hilfe beibringt, Bomben zu werfen. »Ein Bauchgefühl: Oh, die Four-Six-Niner, mit der fliege ich gerne, mit der hatte ich nie einen Ground Abort.« Seine Rede ist durchwirkt von englischen Worten, alle ihre Crews sprechen auf diese Art, ein Flieger-Denglisch. Sein Name ist L. »Aber natürlich ist das ein Tornado wie jeder andere auch.«

Die Idee war, eine Waffe zu porträtieren. Damals, 2018, war die Bundeswehr im Gerede, wieder einmal, wegen ihres Geräts. U-Boote tauchten nicht. Panzer rollten nicht. Flugzeuge flogen nicht. Auf Seiten der Maschinen spricht die Bundeswehr von materieller Einsatzbereitschaft. Sie geht Hand in Hand mit der Einsatzbereitschaft

der Menschen, die mit diesen Maschinen kämpfen können müssen. Was – so lautete die Idee damals –, wenn man die Geschichte einer Waffe erzählt, einer einzelnen? Um zu klären, was das bedeutet, einsatzbereit?

Die Bundeswehr befehligt Waffen vom Kriegsschiff bis zum Granatwerfer. U-Boote, Panzer, Flugzeuge zählen als Waffensysteme: ein Verbund aus Waffe und Technik. Wenige Waffensysteme hat der Bundestag so häufig in den Einsatz geschickt wie den Kampfjet Tornado. Jugoslawien. Kosovo. Afghanistan. Syrien. Die Maschinen stellte meist das Geschwader 51 aus Schleswig-Holstein. Im Stab der Technik dort warfen die Feldweibel Ende 2018 einen Blick auf die Wand, an der sie alle einsatzbereiten Luftfahrzeuge auflisten. Ein Tornado, irgendeiner? Wie wäre es mit der Maschine, die am nächsten Morgen als Erste abheben soll?

Sie steht in Schutzbau 318, weit im Westen des Fliegerhorsts. Ein klammer Wind geht, es nieselt. Auf dem Flugfeld lastet das letzte Dunkel der Nacht. Im Neonlicht des Bunkers umkreist ein Soldat die 44+69, streift ihr die Schutzkappen von Fühlern und Sensoren, entfernt ihr Erdungskabel. Er ist an diesem Dezembertag ihr Erster Wart.

»Wenn Sie meinen Namen vielleicht nicht in voller Gänze bringen«, sagt der Pilot S., der sie im Krieg flog. Er ist einer von gut zwei Dutzend Soldaten, die das *SZ-Magazin* in den vergangenen drei Jahren über die 44+69 interviewt hat.

Ihr Wart öffnet die Abgas-Tore des Bunkers und beginnt, sie startklar zu machen. Auf seiner Tasche prangt ein Abzeichen. Ein abgekämpfter Osterhase. Andenken an seinen Einsatz gegen die Terrormiliz Islamischer Staat, über Ostern 2017. Sein Name ist L.

»Geht um die Anonymisierung nach außen«, sagt der Testpilot, der ihren Kampfwert steigern hilft. »Als wir nach Afghanistan gegangen sind, kamen wieder die Geschichten aus Jugoslawien hoch.« Er meint: Anhand von Namen machten Unbekannte die Familien von Soldaten ausfindig, riefen sie unter falscher Flagge an, sprachen von Beileid und Tod. »Deswegen sind wir alle so ein bisschen ... keine gebrannten Kinder. Aber vorsichtig.« Er heißt T. Seine Identität ist – wie die aller Menschen, die in diesem Text auftauchen – der Redaktion bekannt.

Auch die 44+69 trägt Andenken an ihre Einsätze. In ihrem Inneren, im Schacht ihres Bugfahrwerks, verewigten sich manche Soldaten, die sie rüsteten oder befehligten, insgeheim mit Kürzeln. Amtlich führt die 44+69 ihre Geschichte anders mit sich. Ihr Zweiter Wart tritt an die Leiter, die bis an ihr Cockpit ragt, und legt eine in grünes Kunstleder gebundene Kladde auf die Stufen. Ihr Bordbuch. In diesem Buch bündeln sich ihre Daten: Inspektionen, Rüstzustände, ihre Mängel und Störbehebungen – ein lebendes Dokument, das seit ihrer Zulassung fortgeschrieben wird. Es existiert doppelt. Einmal auf Papier. Einmal im Rechnernetz der Luftwaffe. Alle Daten in dieser immerwährenden Dokumentation richten sich an einer Maßeinheit aus. Diese Einheit ist die Währung der Einsatzbereitschaft – die Flugstunde.

In den Datenbanken der Luftwaffe ist die 44+69 ein winziges Symbol, wenige Pixel groß: Technisches Objekt 4469, ihre Kennung, Tornado IDS GS, ihr Bautyp. Verknüpft sind Informationen wie Systemstatus, Liegeplatz, Einsatzbereitschaft. Und, wie ein Fenster in die Vergangenheit, ihre L-Akte – ihr Lebens-



Wenn sie nicht fliegt, aber einsatzbereit ist, wartet Maschine 44+69 in einem Schutzbunker.

lauf innerhalb der Luftwaffe. Sie ist eine alte Waffe. Sie bekam ihre Freigabe zum Flugbetrieb vor 36 Jahren, im Mai 1985.

»Ein Kind des Kalten Krieges«, sagt ihr Instandsetzer C., damals ein junger Mechaniker.

Sie flog anfangs in Bayern, für das Jagdbomber-Geschwader 32, stationiert auf dem Fliegerhorst Lechfeld. Dort stiegen morgens, mittags und abends Maschinen auf, oft ein Dutzend am Stück, um zu üben. Im Kriegsfall wäre die Aufgabe der Tornados gewesen, Angriffe auf Bodenziele zu fliegen, das Gefechtsfeld abzuriegeln, amerikanische Atombomben abzuwerfen – Begriffe wie aus einer anderen Zeit.

»Tiefstflug. In 100 Fuß, 30 Meter über dem Boden«, sagt der Waffenlehrer L. »Bei jedem Wetter. Bei Nacht. Unheimlich spektakulär.«

Die Bundeswehr war in jenen Jahren eine andere Armee. An Gewehren und Geschützen taten Wehrpflichtige Dienst, der Auftrag lautete Landes- und Bündnisverteidigung, an der Seite anderer NATO-Staaten. Die Bundeswehr war fast 500 000 Soldaten stark, besaß mehr als 3500 Panzer, an Tornados allein mehr als 300 Stück – eine Armee, die stets einsatzbereit sein sollte, damit es nie zu ihrem Einsatz kommt. Zu diesem Zweck flogen die Menschen und Maschinen des Jabo-Geschwaders 32 an die 10 000 Flugstunden im Jahr. Dann kam die Wende, das Ende des Ostblocks, die Wiedervereinigung. Die Art und Weise, in der die Bundeswehr – und auch ihr Widerpart, die Nationale Volksarmee – Krieg gedacht hatte, war hinfällig. Die Welt war 1990 eine andere geworden. Der Kalte Krieg war vorbei.

Vor dem Bunker stoppt ein Kleinbus, im Dämmer des Morgens steigen zwei Männer aus, die Flieger-Kombis tragen. Ihre Besatzung heute. Ihr Pilot heißt K., ihr WSO – der Waffensystemoffizier, der navigiert und ihre Waffen steuert – ist B. In der internen Rangfolge ihrer Staffel zählen die zwei noch zu den Niemanden ohne Namen, deren Fotos hinter dem Tresen der Staffelfarbar hängen, bis sie als vollwertig ausgebildete Mitglieder der Kampfgemeinschaft gelten. Der Pilot grüßt knapp, dann geht er, die 44+69 in Augenschein nehmen. Er lugt in ihre Lufterläufe. Er lässt seine Hand prüfend über ihre Tragflächen gleiten. Er wirft einen Blick in ihren Triebwerksauslass. Er ist ganz bei sich, gelassen und angespannt zugleich. Alle Besatzungen zeigen diese Art besonnener Anspannung, wenn sie ihr vor dem Abflug nahe treten. Auf diese Augenblicke arbeiten sie lange hin.

»Es gibt Sorties – Missionen –, die sind sehr komplex«, sagt der Pilotenschüler, der in ihrem Cockpit einen Kampffjet kontrollieren lernt. Sein Name ist G.

»Die Wetterstelle weist ein. Die Flugleitung. Der EO, der Einsatzoffizier. Dann gehen die Crews in die Planung«, sagt der Waffenlehrer L. »Sprit. Route. Flugplan. Die taktische Planung: Was möchte ich fliegen? 20-Grad-Angriffe, mit Übungsbomben? Angriffe mit der Bordkanone? Okay, wir machen heute Luftnahunterstützung für Bodenkkräfte, fokussieren auf Kommunikation, auf Luft-Boden-Angriffsverfahren mit un gelenkter Munition, mit gelenkter Munition.«

»Sorties, in die man viel Aufwand steckt«, sagt der Pilotenschüler.

»Dann das Flight-Briefing, wo ich alle Aspekte des Flugs anbriefe. Erst die Standards: Was haben wir für Luftfahrzeuge, was ist unser Call sign? Was habe ich an Bordkanonen-Beladung dabei? Welche Bomben?«, sagt der Waffenlehrer. »Dann Spezifikationen: Frequenzen. Ausweichflugplätze. Notverfahren. Ich habe nach dem Start einen Triebwerksausfall – was mache ich? Was, wenn unterwegs was ist? Mir brennt

Der schwarze Pantherkopf, der auf dem Leitwerk der 44+69 prangt, ist das Wap-pen ihres Geschwaders.



der Kittel, ich muss sofort runter – wie sind die Luftraum-Strukturen?»

»Viel Schweiß«, sagt der Schüler.

»Das müssen die Leute draufhaben, weil ich in der Luft nicht die Zeit habe, erst mal meine Unterlagen rauszusuchen«, sagt der Lehrer.

»Die Sachen müssen in der Birne drin sein.«

Im Bunker treten Pilot und WSO an die Leiter, die zum Cockpit der 44+69 führt. Alle Pläne, alle Vorbereitungen – bei besonderen Missionen können sie Tage dauern, Wochen manchmal – münden in diesem Moment: Eine Besatzung, zum Einsatz bereit, trifft auf eine Maschine, zum Einsatz bereit.

Ihr Pilot schlägt ihr Bordbuch auf, überfliegt die Reihe der bisherigen flugausschließenden Mängel. Alles behoben. Alles abgezeichnet. Er unterschreibt, übernimmt damit Waffensystem Tornado IDS GS 44+69 und steigt in ihr Cockpit.

In den Datenbanken liest sich ihre L-Akte wie ein Sterberegister der Luftwaffe. JaboG 32, ihr erstes Geschwader, aufgelöst. Luftwaffen-Werft 13, Stätte ihrer ersten Depot-Inspektion, abgewickelt. JaboG 38, ihr zweites Geschwader, aufgelöst.

»Das Schlagwort damals hieß: Friedensdividende«, sagt ihr Instandsetzer C.

In den Zwei-plus-Vier-Verhandlungen nach dem Ende des Kalten Krieges hatte sich das wiedervereinigte Deutschland verpflichtet, seine Armee abzurüsten, in allen Waffengattungen. Die Marineflieger des MFG 1 waren 1993 die Ersten, die ihre Tornados abgaben. Kasernen schlossen, Divisionen lösten sich auf, Strukturreform folgte auf



»UNPROFOR, SFOR, KFOR, die bewaffneten Einsätze über Jugoslawien und dem Kosovo, alles live miterlebt«, sagt der Waffensystemoffizier, der in jenen Jahren an ihrer Seite kämpfte. Er heißt G.

Die Tornados, auf dem italienischen Fliegerhorst Piacenza stationiert, trugen den Namen EinsG 1, Einsatzgeschwader 1. Der Auftrag lautete Aufklärung, aber das änderte sich 1999, im Krieg um den Kosovo. Tornados des Typs ECR, auf den Kampf gegen Flugabwehr spezialisiert, schossen mehr als 280 Raketen auf serbische Radarstellungen ab – der erste offizielle Kampfeinsatz deutscher Soldaten nach dem Zweiten Weltkrieg.

»In Pia hat die Luftwaffe ihre Unschuld verloren«, sagt ihr Instandsetzer, der drei Mal in Piacenza im Einsatz war.

Auf manchen Tornados führten die Techniker Strichlisten. Für jeden Aufklärungsflug, den die Maschine bestritten, jede Rakete, die sie abgefeuert hatte, malten ihr die Warte eine Markierung auf den Rumpf. Die Besatzung bekam den Schlüssel des Raketenmotors als Andenken, der die Waffe bis zum Abflug sicherte. Auch Crews, die keine Raketen schossen, kehrten mit Kampferfahrung zurück.

»Flak-Feuer über dem Kosovo«, sagt WSO G., »solche Erlebnisse brennen sich ein.«

Die Tornados flogen damals Einsätze, die sechs bis sieben Stunden dauerten. Das stellte eine Herausforderung dar: Jeder Kampfjet – wie ein U-Boot oder Panzer auch – unterliegt einem strengen Takt, in dem seine Teile geprüft und ausgetauscht werden müssen. Es ist, als tickten in jedem Waffensystem tausend kleine Wecker: In einem Tornado sind alle 19 Flugstunden die Magnetstopfen innerhalb des Triebwerks zu kontrollieren, alle sieben Flüge die Steuerungsdämpfungsanlagen zu testen, alle 14 Tage die Schleudersitze zu inspizieren, alle zwei Monate die Entfeuchterpatrone der Radar-Druckbe-

lüftungsanlage auf Verfärbung und die Polbolzen der Notstrombatterie auf Korrosion zu prüfen, um nur einige dieser Wecker zu nennen. Im Idealfall sind die Untersuchungen aufeinander abgestimmt, in der Inspektionskette. Das kürzeste Intervall misst 37,5, das längste 300 Flugstunden – zu diesem Zeitpunkt muss die Maschine in einer Werft überholt werden. Im Himmel über Jugoslawien zehrten die Jets ihren Vorrat an Flugstunden rasch auf. Es beeinträchtigte die Einsatzbereitschaft kaum. Die Luftwaffe verfügte über genügend Tornados, um reibungslos frische Maschinen in das Geschwader zu rotieren. Auch die 44+69 wechselte ins EinsG 1, zuletzt am Ende des Einsatzes jener Einheit. Sie war damals in 15 Jahren Dienst gute 3200 Stunden in der Luft gewesen. Sie rotierte als einer der letzten Tornados ins EinsG 1, in einem Frühling, der Frieden versprach, im Mai des Jahres 2001.

In ihrem Cockpit umzingeln Instrumente die Besatzung, im vorderen Kampfstand, im hinteren. Ihr Pilot steuert sie mit rechts. Zu seiner Linken findet er ihre Schubhebel, dort regelt er auch Fluglage oder Höhe. Vor seinen Augen fächern sich ihre Anzeigen auf, Kurs, Anstellwinkel, Drehzahl, überragt vom Frontscheibensichtgerät, mit dem sie ihm Flugbahn oder Zielobjekt in sein Sichtfeld spiegelt. Auf seiner Rechten aber liegt eine Schalttafel, die – Reihe für Reihe – nichts anderes aufweist als Warnleuchten.

»Schwieriges Thema«, sagt ein Offizier.

»Das Tonband müssen wir ausmachen«, sagt ein zweiter. Sie sind sechs Offiziere, alle sind oder waren in verschiedenen Geschwadern mit der 44+69 befasst, alle dringen darauf, gänzlich anonym zu bleiben, aus

Strukturreform. Mit dem Rückgang an Panzern, U-Booten und Jagdbombern schwand die Notwendigkeit, viele Ressourcen für ihre Reparatur vorzuhalten. Die Armee schrumpfte, auch im Nachschub, in der Instandsetzung. Ersatzteile, die bislang großzügig bevorratet waren, gewann die Bundeswehr nun billiger: Sie baute sie aus Maschinen aus, die ausgemustert wurden.

»Die Hochwertteilegewinnung«, sagt ihr Instandsetzer.

Der Tornado kann sowohl Aufklärungsfotos schießen als auch Atombomben abwerfen

Zur selben Zeit bekam die Bundeswehr neue Aufgaben, im Ausland vor allem. Im Krieg in Jugoslawien ermächtigte die Vereinten Nationen 1995 eine Luftoffensive der NATO. Dieses Verteidigungsbündnis fußt auf einem Versprechen: Ein Angriff auf einen ist ein Angriff auf alle. An diese Absicherung knüpft das Bündnis Verpflichtungen: Deutschland verspricht der NATO, allzeit bestimmte Waffensysteme und die Kampffähigkeiten dazu bereitzuhalten – eine Art von Arbeitsteilung des Krieges. Der Tornado erfüllt in diesem Konzept eine doppelte Rolle. Die 44+69 kann sowohl Aufklärungsfotos schießen als auch Atombomben werfen – sie ist zugleich die Waffe mit der kleinst- und größtmöglichen Zerstörungskraft, die Deutschland der NATO zusichert. Als Beitrag zur Luftoffensive entsandte der Bundestag damals auch 14 Tornados.

Sorge, unverblümete Äußerungen könnten auf sie zurückschlagen. »Bei der Bundeswehr«, sagt einer, »kommt schnell der Bumerang zurück.«

Die Warnleuchten sind Teil einer Signalkette, die quer durch die Armee reicht. Jede Störung, die sie anzeigen, ist abzuarbeiten, jeder hartnäckige Fehler zu verzeichnen. So speist die 44+69 einen steten Strom von Daten, die im Geschwader mit jenen anderer Tornados ausgewertet werden, als Kennzahlen zu Einsatzbereitschaftsrate und Klarstand die Ränge der Luftwaffe emporsteigen, auf Daten aus Heer und Marine treffen und schließlich in der Statistik aller 71 Hauptwaffensysteme der Armee aufgehen, von Panzern des Typs Leopard 2 A6 bis U-Booten der Klasse 212 A. Wenn der Generalinspekteur der Bundeswehr – ihr höchster Offizier – über die Einsatzbereitschaft der Armee berichtet, beruht seine Analyse auf Daten, die hier ihren Anfang nahmen, an den Warnleuchten einer einzelnen Maschine.

»K-18. MfW. JaPro«, zählt einer der Offiziere die Lageberichte auf, die den Zustand der Luftwaffe vermessen. Klarstandsbericht. Monatsbericht fliegende Waffensysteme. Jahresflugstundenprogramm. »Wir fahren sehenden Auges gegen die Wand«, sagt er. »Seit Jahren schon.«

Die Besatzung schnallt sich an den Schleudersitzen fest und beginnt, den Start der 44+69 vorzubereiten. Ihr Wart öffnet an ihrem Rumpf eine Klappe in ihr Inneres, auch dort – wie ein Spiegelbild aus dem Cockpit – eine Schalttafel voller Warnleuchten: die zentrale Wartungskonsole. Alle Anzeigen sind tot. Noch erzeugt die 44+69 keine Energie. Dann senkt sich das Dach des Cockpits, die Crew wirft das Hilfstriebwerk an. Durch den Bunker dringt ein dunkles Sirren.

Als die Türme des World Trade Centers in New York einstürzten, brach auch eine Weltsicht zusammen. Der Westen und seine Ideale – die sich nach dem Kalten Krieg am Ende aller Geschichte angelangt sahen – hatten im Wettstreit der Ideen doch nicht den Sieg davongetragen. Am Tag nach den Attacken des 11. September 2001 trat die Situation ein, für die sich die Bundeswehr einst jahrzehntelang einsatzbereit gehalten hatte: Zum ersten Mal in ihrer Geschichte rief die NATO den Bündnisfall aus. Der Bundestag sandte Schiffe ins Arabische Meer, Sanitäter nach Kuwait und, Anfang 2002, erste Soldaten nach Afghanistan. Die 44+69 erlebte diese Zeit in Einzelteile zerlegt.

»War eine planbare Maßnahme«, sagt der Soldat, der in der Luftwaffe ihre L-Akte pflegt. Er heißt J.

Waffensysteme werden nicht modernisiert. In der Sprache des Militärs heißt es: Ihr Kampfwert wird gesteigert. Die Tornados bekamen

Die zentrale Frage einer Armee: Wofür sollen Soldaten töten? Wofür sterben?

in jenen Jahren Bomben, die ein Laserstrahl ins Ziel steuerte, fest verbaute Satellitennavigation, neue Software auf den Waffenrechner. Solche Modernisierungen geschehen Maschine für Maschine, gepaart mit ohnehin geplanter Instandsetzung. Als die 44+69 aus dem Kosovo kam, hatte sie ihre Flugstunden aufgebraucht. Sie wechselte direkt in die Werft. Anfang 2002, nach fünf Monaten der Überholung, kehrte sie kampfwertgesteigert zur Truppe zurück. Auch ihr Vorrat an Flugstunden war aufgefrischt, ihre Wecker im Inneren aufgezo- gen. Sie hatte Glück. Sie kam in keines der Geschwader, die in den folgenden Jahren aufgelöst wurden. Sie kam nach Jagel, zum Geschwader 51, stationiert auf dem Fliegerhorst Schleswig.

»Damals hießen wir noch Aufklärungsgeschwader 51«, sagt ihr Erster Wart L., seit 24 Jahren Teil dieser Einheit.

In Afghanistan wuchsen die Aufgaben der Bundeswehr. Anfang 2004 rückten Soldaten in ein Feldlager im Norden des Landes ein. Sein Ort war der Erste einer Reihe von Namen, die damals noch keinen Klang hatten. Kundus. Faisabad. Masar-i-Scharif. 2006 übernahm die Bundeswehr die Verantwortung für den gesamten Norden Afghanistans. Ihre Aufgaben tön- ten angenehm, Aufbau demokratischer Strukturen, Unterstützung guter Regierungsfähigkeit der Region, doch auf welche Art die Armee sie verwirklichen sollte, blieb schwammig. Es fehlte an handfesten Zielen, weitreichenden Zukunftsplänen, einer Strategie. Als 2007 ein Attentäter in Kundus drei deutsche Soldaten tötete und Aufständische wiederholt Raketen auf das Feldlager abschossen, zeigte sich der Zwiespalt zwischen der Friedensdividende daheim und dem Zoll des Kriegs in Afghanistan. Die zentrale Frage einer Armee – auf die die Bundeswehr im Kalten Krieg eine klare Antwort bekam – stieß im Spannungsfeld zwischen Abrüstung und Auslandseinsätzen auf Schweigen: Wozu braucht Deutschland Soldaten? Wofür sollen sie töten? Wofür sterben?

Das dunkle Sirren steigt an, im Bunker wird es laut. Das Hilfstriebwerk läuft. Jetzt kommt es darauf an. In der 44+69 verlaufen Kilometer von Leitungen, sie besteht aus Tausenden Bauteilen, in ihr wirken Dutzende Regelkreise. Nun fließt in ihr Strom, nun erhält sie Energie. Schritt für Schritt fährt die Besatzung ihre Systeme hoch. Elektronik. Funk und Radar. Waffenanlage. Pilot und WSO unterziehen die Systeme einem Prüflauf, erst jeder einzeln, dann zu zweit. Die stattliche Zahl an Warnleuchten, die schiere Menge der möglichen Störungen hat zur Folge, dass sie mit einem gesonderten Alarmsystem gekoppelt sind, das in Licht und Ton anschlägt, sobald schwerwiegende Störungen auftreten. Im gepfefferten Slang der Luftwaffe tragen diese Hauptwarnleuchten einen eigenen Namen.

»Die Oh-Shit-Lights«, sagt der Ausbilder Z., der ihre Warte schult. Die Ach-du-Scheiße-Leuchten.

Einmal arbeitet ihr Erster Wart L. während eines Besuchs des *SZ-Magazins* an einer ihrer Schwestermaschinen, eine wichtige Mission, an den Tragflächen hängen Übungsraketen, ein Tankflugzeug wartet am Himmel. Sie spulen die Startvorbereitungen ab, der Pilot wirft das Hilfstriebwerk an, aber dann ist da etwas, irgendetwas ist da, was einen Fehler wirft. Oh Shit. An der Flanke der Maschine prüft sich der Wart durch die Wartungskonsole, im Cockpit fährt die Crew Testlauf um Testlauf, auf dem Flugvorfeld preschen Trupps von Schnelltestörern heran. Aber keine Chance. Der Fehler lässt sich nicht beheben. Das Waffensystem, das zum Einsatz bereit steht, ist das nicht, einsatzbereit.

»Ein Ground Abort«, sagt Ausbilder Z. »Die Maschine stellt ab, die Mission wird am Boden abgebrochen.«

Ein Rückschlag, nicht nur für die Technik. All der Aufwand. Taktische Planung, das Tankflugzeug am Himmel. All der Schweiß. Frequenzen, Notverfahren, Flugrouten. Alles vergebens. Besatzungen achten darauf, ihre Reaktion auf Rückschläge im Zaum zu halten, sie sind darauf gedrillt, Ablenkungen auszublenden. Doch als die Crew wieder aus dem Cockpit klettert, erlaubt sich der Pilot eine Emotion. Dieser Mann, das sehen alle im Bunker, ist sauer.

»Das ist ja wie bei der Weißen Flotte!«, ruft er, eine bittere Anspielung auf die Flugbereitschaft der Bundesregierung, die lange mit kaputten Flugzeugen zu kämpfen hatte.

»Ich brauche meine Stunden!«, ruft er.

Als im Süden Afghanistans das Ausmaß der Kämpfe wuchs, forderten die deutschen Verbündeten einen stärkeren Beitrag der Bundeswehr. Der Bundestag beschloss, weitere Waffensysteme nach Afghanistan zu

verlegen. Die Entscheidung fiel auf die Allzweckwaffe für Einsätze im Ausland, in denen es Stärke zu zeigen galt, aber keinesfalls zu viel – das Waffensystem Tornado, als fliegender Aufklärer. Sechs Maschinen wurden in Masar-i-Scharif stationiert, 2007, als Kern eines Einsatzgeschwaders, EinsG MeS. Zu jener Zeit sank die Zahl der Tornados stetig. Von mehr als 300 Stück aus dem Kalten Krieg waren kaum 200 übrig, und mit der Flotte lichteten sich auch Fliegerhorste, Dienststellen, Fähigkeiten. Auf der Seite der Maschinen war es trotzdem eine machbare Aufgabe, alle 300 Flugstunden – wenn die Wecker abließen – sechs einsatzbereite Tornados nach Afghanistan zu rotieren. Einsatzbereite Maschinen aber brauchen auch einsatzbereite Menschen.

»Dann sind denen die Leute ausgegangen«, sagt der Pilot S., damals noch nicht im Geschwader 51 dienend. »Der Staffelp kapitän sagte: Bevor er irgendjemanden schickt, schickt er erst mal die mit der höchsten Qualifikation. Da wusste ich schon, ich komme nicht aus.«

Jeder Pilot, jeder WSO muss sich seine Einsatzbereitschaft – wie jede Richtschützin eines Panzers, jeder Rudergänger eines U-Bootes – erarbeiten, in Stufen. Erst lernt er Düsenjets fliegen, dann trainiert er auf seinem Waffensystem die Kontrolle eines Tornados, danach muss er das taktische Fliegen meistern, wie unter Einsatzbedingungen. Nach den Regeln der NATO erreicht er dadurch die Stufe LCR, Limited Combat Ready: Er ist bedingt einsatzfähig, Kern der Ausbildung ist eine Kaskade von Fertigkeiten, die zu bestimmten Missionen berechtigten. Im Flieger-Denglisch der Crews: die Currencies.

»Landing ist eine Currency«, sagt ihr Pilot K., der die Taktische Erstausbildung durchläuft.

»Luftkampf ist eine Berechtigung«, sagt Pilot S., der sie im Krieg flog.

»Luftbetankung ist eine Currency«, sagt Pilot K.

»Luftbetankung nachts«, sagt S.

»Nachtflug«, sagt K.

»Nacht-Formationsflug«, sagt S.

»Basic Fighter Manuevers haben wir«, sagt K.

»Mit Nachtsichtgeräten zu fliegen«, sagt S.

»Bewegen des Luftfahrzeugs im Grenzbereich – Loopings, Split-S, solche Manöver«, sagt K.

Alle diese Fertigkeiten müssen Crews regelmäßig in Flügen üben: Sie brauchen Flugstunden nachts, in Formation oder im Luftkampf – sonst verlieren sie ihre Currencies und in der Folge ihre Einsatzfähigkeit. Es ist, als tickten nicht nur in jedem Waffensystem tausend kleine Wecker – auf der Seite der Menschen, die mit den Maschinen kämpfen können sollen, laufen ebenfalls Fristen ab: In festen Intervallen müssen sie ihre Fertigkeit an der Waffe beweisen. Binnen eines Jahres müssen Crews zudem mindestens 180 Stunden fliegen, um in den Augen der NATO als CR zu gelten, Combat Ready: voll einsatzfähig.

»180 Stunden«, sagt Waffenlehrer L. »Das war früher normal, das war Standard.«

Die 44+69 traf Mitte November 2009 in Masar-i-Scharif ein. Die Lage im Land hatte sich verschärft. Im Frühjahr hatten Aufständische eine deutsche Patrouille angegriffen, die von Gesprächen in Dörfern nahe Kundus zurückkehrte. Das Geschoss einer Panzerfaust traf einen Schützenpanzer, zum ersten Mal seit dem Zweiten Weltkrieg fiel ein deutscher Soldat in einem Feuergefecht. Im Sommer kam es fast jede Woche zu Kämpfen. In einer Nacht Anfang Herbst gab die Bundeswehr den Befehl, zwei Tankklaster zu bombardieren, die sich in einer Furt südlich von Kundus festgefahren hatten. Die

T



Zeigt echte Größe

Neuheit: REAL BLUE TWS

So klein und unauffällig ist kaum ein anderer True Wireless In-Ear-Kopfhörer. Und dennoch haben wir den typischen Teufel Sound und modernstes Active Noise Cancelling (ANC) verbaut. Für echte Größe im Sound, mit so viel Ruhe wie du möchtest.
teufel.de/real-blue-tws

Teufel

Wie Augen wirken die
Auslässe der zwei
Triebwerke des Tornados
44+69.



Sorge war, Aufständische könnten sie für Anschläge flottmachen. Die Bomben, die amerikanische Jagdbomber abwarfen, töteten mehrere Dutzend Menschen, darunter Kämpfer der Taliban, aber auch Kinder. Ihre Familien hatten versucht, Benzin abzuzapfen. Als die 44+69 in Afghanistan landete, erwartete sie ein Kriegseinsatz. Die Politik zu Hause, die Gesellschaft scheute vor diesem Wort. Aber die Bundeswehr kämpfte längst; an Stätten, deren Klang außerhalb der Armee kaum jemand kannte. Höhe 431. Little Pluto. Höhe 432. Route Cherry.

In ihrem Bunker steht die 44+69, Systeme unter Strom. Im Sirren ihres Hilfstriebwerks hält die Besatzung durch Zeichen und Befehle Zwiesprache mit den Warten. Staurohrheizung? In Betrieb. Sicherungen der Aufsprenganlage des Kabinendachglases? Gezogen. Fahrwerksstifte? Ihr Wart reckt eine Faust in die Höhe, aus der – wie Krallen einer Klaue – ein Satz roter Sicherungsstifte ragt. Ein Ablauf, so geregelt wie ein Gottesdienst. Alles kontrollieren. Nichts vergessen. Immer doppelt sichergehen. Historiker zählen Krieg unter allen menschlichen Aktivitäten zu jenen, die am besten organisiert sind: Die Bundeswehr verfügt über Aberhunderte Vorschriften, die Abläufe präzise vorgeben. Diese Präzision im Kleinen macht so rätselhaft, wenn die Planung im Großen missglückt.

»Wer welche Entscheidungen traf? Unmöglich zu sagen«, sagt einer der Offiziere, die anonym bleiben wollen. »Alles ist so oft restrukturiert, so oft von links auf rechts gedreht worden.«

2010 stand der Bundeswehr ein Umbruch bevor. Abrüstung, Auslandseinsätze, die Regierung wollte die Armee neu ausrichten, von Grund auf. Für das Heer war es – nach den Heeresstrukturen 5, 5N, Neues Heer und Heer der Zukunft – die fünfte Reform in den 20 Jahren seit der Wiedervereinigung. Auch Marine und Luftwaffe priorisierten ihr Fähigkeitsprofil zum wiederholten Mal. Welche Worte den Wandel auch verstüßten, bei der Truppe blieb Frust: Nahezu jede Einheit sollte umgegliedert, aufgelöst, umbenannt, anderen Stäben unterstellt oder verlagert werden. Ein Symbol des Umbruchs – die Software SASPF, die alle Datenbanken der Armee auf einheitlichen Stand bringen sollte – galt unter altgedienten Soldaten bald als Kürzel für: Sich auf seine Pension freuen.

»Wir sind ein Discounter geworden«, sagt einer der Offiziere. »Breites Sortiment, aber nicht sehr tief.«

Der Wandel traf die Luftwaffe mit Wucht. Sie wickelte ihre Werften ab, lagerte die Instandsetzung in Teilen an die Industrie aus. Geschwader sollten anders gruppiert, die Zahl der Jagdbomber abermals verringert werden. Eine zentrale Frage: Wie lange sollte der Tornado noch fliegen? Bis ins Jahr 2020? Bis 2025? Andere Nationen, die Tornados besaßen, planten bereits seine Nachfolge. Ein Waffensystem zu ersetzen erfordert langwierige Vorbereitung – neue Modelle müssen entwickelt, getestet, eingeführt werden. Das dauert. Veteranen der 44+69 kennen den Eurofighter, den modernsten Kampfjet der Luftwaffe, noch unter seinem alten Namen, Jäger 90. Doch in dieser Frage der Nachfolge zögerte die Politik. Ein Grund für das Zögern lag in den zweischneidigen Fähigkeiten des Tornados – kleinst- und größtmögliche Zerstörungskraft, zwei Extreme des Krieges, Aufklärung und Atombomben.

»NT«, sagt einer der Offiziere.

»Nukleare Teilhabe«, erklärt ein zweiter.

Im Bunker das Signal. Die Besatzung lässt das rechte Triebwerk der 44+69 an. Ein Grollen steigt empork, schluckt das Sirren des Hilfstriebwerks und erfüllt den Bunker mit einem erschütternden Dröhnen.

Die Crews, die in Afghanistan ins Cockpit der 44+69 stiegen, trugen eine Pistole als Seitenwaffe, eine stattliche Menge Bargeld und, als Teil ihrer Uniform, ein Rettungsblatt: ein Schriftstück, das sie in den Dialekten des Landes als Soldaten der Bundeswehr auswies und bat, ihnen zu helfen.

»Die Blood Chits«, sagt Pilot S. Die Blutzettel. Bekommen Kampfpiloten für den Fall, dass sie über feindlichem Gebiet mit dem Fallschirm aussteigen müssen.

Kleine Dinge wie diese unterstrichen die Erfahrung, die deutsche Kräfte in Afghanistan gewannen. Seit ihrer Gründung 1955 hatte die Bundeswehr den Krieg immer nur geübt. Jetzt, in den Jahren 2009, 2010, 2011 lernte eine ganze Generation von Soldatinnen und Soldaten, was das wahrhaftig ist, Krieg.

»Da war kurz davor der Verteidigungsminister da«, sagt Pilot S. »Ich hatte tatsächlich ein persönliches Gespräch mit ihm, am Tag vor diesem Massaker.«

Am 2. April 2010 rückte in Kundus ein Zug Fallschirmjäger aus, um Straßen nach Sprengfallen abzusuchen. Es war Karfreitag. Als nahe dem Ort Isa Khel eine Drohne abstürzte, die helfen sollte, die Lage aufzuklären, machte sich ein Spähtrupp des Zuges auf, sie zu suchen. Er drang in ein Weizenfeld vor. Wenig später fielen Schüsse. Ein Hinterhalt. ▶

»Im Gespräch ging es um die Unterstützung, die wir mit dem Tornado bereitstellen«, sagt S., an jenem Karfreitag in der Luft. »Wir hatten ja aufmunitionierte Bordkanonen dabei, aber nur zur Selbstverteidigung.«

Schon die dritte Salve traf den Anführer des Spähtrupps am Bein und durchschlug Ober- und Unterschenkel. Der Feind war nah. Keine hundert Meter. Feuer. Feuer und Bewegung. Die Aufständischen attackierten wie aus dem Lehrbuch: Sie schossen, wechselten die Stellung, griffen wieder an. Die Fallschirmjäger erfassten die Lage. Der Spähtrupp abgeschnitten. Auch der Rest des Zuges im Feuerkampf. Stärke feindlicher Kräfte? Unklar.

»Unsere Bodentruppen«, sagt S., »haben immer gesagt, sie wollen mehr Unterstützung.«

Als die Fallschirmjäger den Spähtrupp freikämpften, trafen Schüsse einen Soldaten im Oberkörper und verwundeten ihn schwer. Inzwischen hatten die Aufständischen den Zug von drei Seiten eingekreist, schossen mit Panzerfäusten und Sturmgewehren. Verstärkung? Noch zu weit weg. Kampfjets donnerten über das Gefechtsfeld, im Tiefflug, eine Drohgebärde. Kampfjets der Amerikaner.

»Der Minister sagte, da müssen wir mal schauen, politisch schwierig«, sagt S.

Sie kämpften seit knapp zwei Stunden; die Fallschirmjäger versuchten, sich von den Aufständischen zu lösen. Eine Sprengfalle detonierte. Sie legte einen Radpanzer lahm, verwundete zwei Soldaten im Inneren leicht und fünf weitere, die in der Nähe Schutz suchten, schwer. Zwei von ihnen starben wenig später. Unter Beschuss flogen Hubschrauber die Verwundeten aus. Hubschrauber der Amerikaner. Als die Gefechte nach neun Stunden abklauten, waren drei deutsche Soldaten gefallen.

»Wir sind vom Einsatzflug zurückgekommen, haben das gehört«, sagt S. »Die Stimmung war unten, völlig unten.« Er schiebt sein altes Mobiltelefon über den Tisch, auf dem er alle seine Flüge loggt. Er flog mit der 44+69 damals, im April 2010, vier Missionen. »Wir haben – in Anführungszeichen – nur Fotos gemacht.«

Auf einmal fängt die 44+69 im Bunker an, sich zu regen. Ihre Vorflügel, ihre Höhen- und Seitenruder beginnen zu zittern, es sieht aus, als strecke sie sich. Der Pilot fährt ihre Flugsteuerung durch. Dann rollt die 44+69 ins Freie, stockt kurz, stoppt. Im ersten Licht des Tages liegt das Flugfeld, der Winterwind pfeift. In der Ferne glimmen – wie er-

»Dass Tornados mit Atomwaffen nach Russland fliegen, wird niemals passieren«, sagt ein Offizier

hellte Würfel – die großen Hangars, in denen Instandsetzer arbeiten. Halle 250, die Inspektionshalle, trägt unter Truppen, die auf einsatzbereite Kampfjets warten, einen Kosenamen. Sie taufte sie Halle des Himmlischen Friedens.

»Das hören wir nicht so gerne«, sagt ihr Instandsetzer C. Wie viele Techniker erträgt er Spott über den Zustand seines Waffensystems schwer. »Ich habe Waffenstolz.«

Als sie ihren Vorrat an Flugstunden abgeflogen hatte, kehrte die 44+69 im Sommer 2010 aus Afghanistan zurück. Abermals hatte sie Glück. Sie kam in ihre alte Heimat, Geschwader 51 – einer von zwei Kampfverbänden, die nach der Neuausrichtung der Armee noch Tornado fliegen sollten. Wie Heer und Marine dünnte auch die Luftwaffe ihre Bestände an Waffen aus: Binnen weniger Jahre schmolz die Zahl

der Jagdbomber von knapp 200 auf kaum 90 Stück. Techniker flederten die ausgemusterten Tornados auf Ersatzteile, um die letzten Maschinen in der Luft zu halten. Das Waffensystem war im Jahr 2011 – als der Bundestag das große Symbol der alten Bundeswehr aussetzte, die Wehrpflicht – seit 30 Jahren im Dienst. Das Bordbuch der 44+69 verzeichnete längst mehr als 4500 Flugstunden. Auf eine Frage traute sich der Bundestag aber trotz aller Neuausrichtung der Armee keine klare Antwort zu geben. Was sollte auf den Tornado folgen? Sollte überhaupt etwas die Kampffähigkeiten ersetzen, die er verkörpert?

»Das will sich keiner ans Bein hängen«, sagt einer der Offiziere. »Niemand will in der Zeitung stehen haben, dass er für Deutschlands neuen Atombomber verantwortlich ist.«

Anfang Sommer 2013 landete die 44+69 auf einem Fliegerhorst in der Eifel, ihrer neuen Heimat. Dort, bei Geschwader 33 in Büchel, bewachen Soldaten mehrere Bunker, in denen amerikanische Atombomben lagern. Ihre Zahl, ihr Typ oder ihre Sprengkraft lässt sich nicht genau nennen, da weder die USA noch Deutschland dazu offiziell Auskunft geben – eine Folge der Strategie, der die Atombomben dienen: der nuklearen Abschreckung. Sie ist eine Säule der NATO. Aller Vorurteile entkleidet, ist die Strategie simpel: Niemand will Krieg führen – aber sollte es ein Land mit Atomwaffen dennoch versuchen wollen, muss es sicher sein, dass es so einen Krieg niemals gewinnen kann, ohne selbst vernichtet zu werden. Dieses Gleichgewicht des Schreckens – dessen Sicherheit gerade in der Unsicherheit ruht, welche Atomwaffen genau die andere Seite für einen Gegenschlag einsatzbereit hält – hatte den Kalten Krieg ausbalanciert. Als Teil des Geschwaders 33 war die 44+69 nun als möglicher A-Waffen-Träger ausersehen.

»Dass Tornados mit Atomwaffen drunter abheben und nach Russland fliegen – das wird niemals passieren«, sagt einer der Offiziere. »Jeder vernünftig denkende Mensch weiß, dass die Nukleare Teilhabe ein Politikum ist.«

Deutschland besitzt keine Atomwaffen. Dennoch mussten sich seine Regierungen mit Abschreckung auseinandersetzen: In einem Dritten Weltkrieg wäre das geteilte Deutschland das Schlachtfeld gewesen. Die Entscheidung, einen Atomkrieg zu entfesseln, hätten andere getroffen. Bei Atombomben der USA gibt den Einsatzbefehl der US-Präsident allein. Was allerdings nach diesem Befehl abläuft, wie die Pläne dafür aussehen, welche Ziele verfolgt werden – darauf ließ sich durchaus Einfluss nehmen, auch als Verbündeter ohne Atomwaffen. Wie Belgien oder Italien beschloss die Bundesrepublik, sich an der nuklearen Abschreckung der NATO zu beteiligen: Die Bundeswehr hielt nicht die Atomwaffen an sich, sondern die Maschinen und die Menschen bereit, die sie im Ernstfall ins Ziel tragen. Diesem Prinzip – Teilhabe gegen Mitsprache – ist die Bundesrepublik bis heute treu geblieben.

»Wir haben zwei Kernaufgaben bei der Luftwaffe«, sagt Testpilot T., der ihren Kampfwert steigern hilft. »Die Jäger machen Luftraumüberwachung, die Jagdbomber Nukleare Teilhabe.«

Als die 44+69 im Sommer 2013 ihren Dienst als Unterpand der Abschreckung antrat, war die Nukleare Teilhabe aus der Wahrnehmung verdrängt. Was die Bundeswehr anging, hatte es sich der Bundestag – und die Menschen, die ihn gewählt hatten – zwischen Abrüstung und Auslandseinsätzen bequem gemacht. Abschreckung? Atomwaffen? So hießen Schreckgespenster aus der Vergangenheit. Wen sollte die NATO in Europa bitteschön abschrecken? Welcher US-Präsident würde schon wagen, Atombomben einzusetzen?

»Fakt ist: Es hätte schon lange eine Entscheidung über den Tornado fallen müssen«, sagt einer der Offiziere. Er sinnt oft darüber nach, warum die Öffentlichkeit solche Themen der Rüstung, des Militärs,

der Sicherheitspolitik scheut. Klar, sind umstritten, sind kompliziert. Aber gar keine Auseinandersetzung damit? »Es interessiert halt keinen«, sagt er. »In der Außenwelt haben solche Sachen keine Bewandnis. Aber für uns natürlich schon.«

Donner füllt das Flugvorfeld. Auch das linke Triebwerk ist angesprungen. Sie testen, Kraftstoffdurchlauf, Temperatur, alles okay, die Oh-Shit-Lights bleiben stumm. Als die 44+69 anrollt, drehen sich im Cockpit die dunklen Helmvisiere zur Seite, zwei Hände in Handschuhen, die Crew salutiert. Ihre Warte erwidern die Ehrbezeugung.

So mächtig die 44+69 als Kampfmaschine wirkt: Sie ist nur die Summe ihrer Teile

Wozu braucht Deutschland Soldaten? Wofür sollen sie töten? Wofür sterben? In Afghanistan zeigte sich, was einige Stabsoffiziere gleichermaßen erhofft wie gefürchtet hatten. Als die Fallschirmjäger an jenem Karfreitag abgerückt waren, hatten Aufständische den angesprengten Radpanzer in Brand gesetzt, um Videos ihres Sieges zu untermalen. Danach blieb das Wrack wie ein Mahnmal zurück. Später, im Herbst 2010, trat die Bundeswehr in Kundus zum Angriff an, Operation Halmazag, die erste Offensive deutscher Soldaten seit dem Zweiten Weltkrieg. Dabei zeigte sich: Wenn die Gesellschaft auf die zentrale Frage einer Armee – wofür töten, wofür sterben? – beharrlich schweigt, suchen Soldaten selbst nach Antworten. Als Fallschirmjäger das ausgebrannte Wrack bargen, befestigten sie ein Banner daran, das die Namen der drei Gefallenen trug – und den Sinnspruch »Treue um Treue«.

Vielleicht hätte dieser Augenblick eine Chance geboten. Seit ihrer Gründung stand die Bundeswehr im Schatten der Wehrmacht, besonders in Auslandseinsätzen hallte die Vergangenheit nach. Erster Kampfeinsatz seit dem Zweiten Weltkrieg. Erster in einem Feuergefecht Gefallener seit dem Zweiten Weltkrieg. Erste Offensive seit dem Zweiten Weltkrieg. Nach den Kämpfen des Karfreitags hatte die Bundeswehr erstmals so etwas wie eigene Helden. Auf welche Art die Soldaten sie ehren, ob ihre Taten als Leitbild taugen, wie die Bundeswehr daraus Traditionen begründet, wäre eine harte Debatte wert gewesen, in Armee und Gesellschaft. Doch der Schatten der Wehrmacht war stark. Der Sinnspruch »Treue um Treue« ist älter als der Nationalsozialismus, aber die Nazis griffen ihn auf, als Motto der Fallschirmjäger der Wehrmacht. Im Jahr 2014 verbot die Bundeswehr, den Sinnspruch zu nutzen. Ein Jahr später nahm das Militärhistorische Museum der Armee das Banner aus Afghanistan in seine Sonderausstellung zu 60 Jahren Bundeswehr auf, einem leisen Kommentar gleich, wie wichtig eine Debatte gewesen wäre. Außer Maschinen, außer Menschen trägt ein drittes Element die Einsatzbereitschaft – der Sinn und Zweck, für den die Menschen mit den Maschinen kämpfen sollen. Aus diesem Grund klang das Karfreitagsgefecht in einer Armee, die sich zwischen Abrüstung und Auslandseinsätzen zerrieben sah, die Sinn in ihrem Tun suchte, lange nach.

Während die 44+69 vorüberrollt, strecken die Warte die Arme aus und streicheln ihr über die Tragfläche.

»Das ist ein Ritual«, sagt ihr Wart L.

»Das dürfen nur die Warte«, sagt ihr Instandsetzer C.

»Ich streiche drüber«, sagt ihr Wart, »und denke: Komm heil wieder, komm heil wieder.«

Als Teil der Abschreckung erlebte die 44+69, wie sich abermals eine Weltsicht auf den Kopf stellte. In Syrien schlugen mit Giftgas gefüllte Raketen in Gebieten der Rebellen ein; das Regime in Damaskus wies jede Schuld am Einsatz von Massenvernichtungswaffen von sich. Russland besetzte die Krim und annektierte sie, obwohl es die Grenzen der Ukraine anerkannt hatte – für dieses völkerrechtliche Versprechen hatte die Ukraine zuvor die Atomwaffen auf ihrem Staatsgebiet abgegeben. Die alten Schreckgespenster waren wieder da. In den Tagen, an denen die Krimkrise begann, war die 44+69 in der Inspektion. Sie war inzwischen mehr als 5000 Flugstunden in der Luft gewesen.

»Die Störrate ist höher«, sagt der Instandsetzer J., der außer ihr auch andere Tornados mit mehr als 5000 Flugstunden pflegt. »Der Inspektionsaufwand größer.«

Ende 2015 drangen in Paris drei Attentäter in den Konzertsaal Bataclan ein, warfen Handgranaten in die Menge und feuerten mit Sturmgewehren auf die Besucher. Sie töteten 89 Menschen. In weiteren Angriffen auf Bars, Cafés und ein Fußballspiel starben 41 Menschen. Nachdem der Islamische Staat sich zu den Taten bekannt hatte, kündigte Frankreich an, die Terrormiliz in Syrien zu bekämpfen. Der Weg, den das Land dafür wählte, war neu: Erstmals in der Geschichte der Europäischen Union bat ein Mitglied die anderen um militärischen Beistand, weil sein Staatsgebiet angegriffen wurde – die europäische Entsprechung der Idee des NATO-Bündnisfalls. Der Bundestag beschloss, Stärke zu zeigen. Aber nicht zu viel. Er entsandte seine Allzweckwaffe, über deren Zukunft er sich seit Jahren nicht entscheiden traute. WaSys TOR, als Aufklärer.

»Muss ich ehrlich sagen, ich habe richtig Bock gehabt auf den Einsatz«, sagt ihr Wart L., zwei Mal im Waffen- und Wartungszug dabei. »Weil ich mit Frankreich mitfühlen konnte. Das war für mich Pflicht.«

»Ich hatte vier Tornados unter meinen Fittichen«, sagt der Waffenlehrer L., als Einsatzstabsoffizier an Operation Counter Daesh beteiligt. »Wir hatten massive Probleme.«

Die Flotte der Jagdbomber war fadenscheinig geworden. Keine 90 Tornados, auf einen Auslandseinsatz, zwei Geschwader, eine Ausbildungsstaffel in den USA aufgeteilt. Das war dünn. Je kleiner die Zahl eines Waffensystems, desto anfälliger seine Einsatzbereitschaft. Die tausend kleinen Wecker in den Maschinen. Die Fristen, die auf der Seite der Menschen ablaufen, die mit den Maschinen kämpfen sollen. Wehe, so ein verzahntes System gerät aus dem Takt.

»Der Fluch der kleinen Zahlen«, sagt ihr Testpilot T, der ihren Kampfwert steigern hilft.

Die 44+69 flog nicht über Syrien. Sie war vor den Attacken in Paris aus dem Geschwader 33 abgeordnet worden, auf den Fliegerhorst von Holloman, New Mexico. Sie diente Crews in der Ausbildung, die sich ihre Einsatzbereitschaft noch erarbeiten mussten. Sie blieb nur etwas mehr als ein Jahr. Anfang November 2016 verlegte man sie zurück nach Deutschland, in ihre alte neue Heimat, Geschwader 51. Einen Tag später wurde Donald Trump zum Präsidenten der Vereinigten Staaten gewählt.

Vor dem Bunker biegt die 44+69 auf die Rollbahn und beginnt ihren Weg in Richtung Start. Ihre Positionslichter blinken, auf ihrem Leitwerk prangt der Pantherkopf ihres Geschwaders. So mächtig sie als Kampfmaschine wirkt: Sie ist nur die Summe ihrer Teile. In den Datenbanken ist die 44+69 bis in ihre kleinsten Bestandteile aufgeschlüsselt, vom Dichtungsring bis zur Vorflügelrückführwelle. ▶

»Wir warten so lange auf Ersatzteile«, sagt ihr Instandsetzer C. »Alles, was kommt, ist handgeklöppelt und mundgeblasen.«

Als der Schwund im Einzelnen nach Jahren des Sparens überhandnahm, geriet das System im Ganzen in Schieflage. In der Öffentlichkeit galt das Schulschiff der Marine als Symbol der Misere: Die »Gorch Fock« lag immer länger auf Werft, ihre Überholung wurde immer teurer. Diese Lachnummer verstellte den Blick auf Dinge, die längst nicht mehr zum Lachen waren. Soldaten, die als Speerspitze der NATO dienen sollten, mangelte es an Schutzwesten. Einsatzflottille Eins rang um die Ressourcen, ihre U-Boote in See zu halten. Die Panzertruppe kreiselte funktionstüchtige Panzer wie Fahrschulautos durch Kampfverbände, um auf Kette ausbilden zu können. Oft war die Ursache des Übels offensichtlich.

Einmal taucht im Stab der Technik bei einem Besuch des *SZ-Magazins* die Frage auf, welche Bauteile auf keinen Fall kaputtgehen dürfen, weil Ersatz für sie fehlt.

»Ha, ha«, sagt ein Feldwebel. »Alle.«

»Wäre einfacher zu fragen: Was haben wir noch satt?«, ruft eine Stimme aus einem Büro nebenan. »Splinte!«

Ein einziges fehlendes Ersatzteil – ein Bewegungsabnehmer reicht – kann einen Tornado wochenlang lahmlegen, was die Rate an einsatzklaren Maschinen absaufen lässt, was die eingeplanten Flugstunden über den Haufen wirft, was eine Crew ihre Currencies kostet, einen Piloten seinen Status als einsatzbereit. Wenige Flugzeuge. Viel Bedarf. Kaum Ersatzteile. Die Jagdbomber steuerten auf einen Sturm zu, die 44+69 mittendrin.

»Ich beneide die US Air Force, die US Navy«, sagt Waffenlehrer L. »Was bei denen im Prospekt steht, das können die.«

Und bei der Luftwaffe?

Auf die Frage antwortet der Waffenlehrer nicht. Er lächelt nur.

Ende 2017 erstrahlte die 44+69 in den Statistiken noch ganz im Grün eines gesunden Luftfahrzeugs, gekennzeichnet mit dem Kürzel, das jeder Staboffizier sehen will: EB – einsatzbereit. Doch eine Woche später war sie rot hinterlegt, NEB, nicht einsatzbereit. Ihr Cockpit-Dach war ausgebaut. Warum? Inmitten des Dachs verläuft eine Sprengschnur, die es im Notfall spaltet, damit die Crew sich im Schleudersitz aus der 44+69 katapultieren kann. Der Austausch dieser Sprengschnur war fällig – einer der tausend Wecker in der 44+69 klingelte. Früher hätte die Bundeswehr den Austausch in

Eine Waffe als Ersatzteillager für andere zu nutzen ist in der Bundeswehr nichts Neues

Gänze selbst besorgt. Nun, nach Jahren des Sparens, war sie bereits für den Abtransport des Dachs auf eine Spedition angewiesen, die für diesen Auftrag – aufgrund der Sprengschnur amtlich ein Munitionstransport – ein Zeitfenster von Wochen veranschlagte. Aus diesem Unglück für eine Maschine versuchten Instandsetzer ein Glück für andere zu machen. Sie bauten aus der zum Stillstand verdamnten 44+69 ein weiteres Bauteil aus – einen Stelltrieb ihrer Klimaanlage – und in ihre Schwestermaschine 44+75 ein, damit diese einsatzbereit blieb.

»Da war sie dann Organspenderin«, sagt ihr Instandsetzer C.

Anfang 2018 schlachteten Techniker die 44+69 aus. Sie nahmen ihr die Sauerstoffflaschen für Notfälle, ein Teil des Frontscheiben-sichtgeräts, die linke vordere Zusatzluftklappe, zwei Komponenten

der Funkanlage und die Auslöseeinrichtung der Schleudersitze, damit andere Tornados mit diesen Teilen fliegen konnten. Das Verfahren, eine Waffe als Ersatzteillager für andere zu nutzen, ist in der Bundeswehr nichts Neues. Im Amtsdeutsch der Armee heißt es: Gesteuerter Ausbau. Das Flieger-Denglisch der Luftwaffe spricht von Robbing, Raub. Die Truppe greift zu härteren Begriffen.

»Das ist Kannibalismus«, sagt einer der Offiziere.

Kurz darauf verlor die 44+69 weitere Bauteile. Diesmal waren es Schwenkverbinder und Aktuator ihres Seitenruders, hydraulische Komponenten, die kein Techniker gern hergibt – aber es blieb keine andere Wahl: Auf diese Ersatzteile wartete ein Tornado im Auslandseinsatz, Operation Counter Daesh, Kampf gegen Terror.

»Gesteuerte Ausbauten waren früher das allerletzte Mittel«, sagt ihr Instandsetzer C. »Heute ist es tägliches Geschäft. Weil es gar nicht mehr anders geht.«

Als Techniker Wochen später daran gingen, einige ausgebaute Teile wieder einzurüsten, lief ein anderer Wecker in der 44+69 ab. Ihre Schleudersitze standen zur Überholung an. Wieder zum Stillstand verdammt, verlor die 44+69 den Wettlauf gegen einen weiteren Wecker. Auch Teile ihres Fahrwerks mussten ausgetauscht werden. Die Techniker nutzten dies, um ihre Navigationslichter aus- und in andere Tornados einzubauen. Bis alle Bauteile, die der 44+69 nun fehlten, wieder beschafft und eingerüstet waren, vergingen Monate. Ende Herbst erst erschien sie in den Statistiken wieder im Grün eines einsatzbereiten Luftfahrzeugs. Am Ende des Jahres 2018 wechselte sie in die Werft der Firma Airbus Defence & Space, die Rüstungsindustrie sollte ihren Kampfwert steigern.

»2018 und 2019 waren eine Katastrophe«, sagt einer der Offiziere.

In der Ferne zieht die 44+69 die Rollbahn entlang, ein geduckter Schemen, gestrichen in Luftüberlegenheitsgrau.

Jahr um Jahr hatte die Bundeswehr über die Einsatzbereitschaft ihrer Hauptwaffensysteme berichtet. Jetzt, 2019, stufte ihr Generalinspekteur diese Statistiken als geheim ein. Er erklärte, sie ließen so konkrete Rückschlüsse auf die Fähigkeiten der Bundeswehr zu, dass eine Kenntnisnahme durch Unbefugte die Sicherheitsinteressen Deutschlands schädige. Die Zahlen des Vorjahres waren vernichtend. Von sechs U-Booten stach fünf Monate lang kein einziges in See. Von 244 Panzern war nicht einmal die Hälfte einsatzbereit. So viele Hubschrauber fielen aus, dass Piloten aufgrund fehlender Flugstunden ihre Fluglizenzen verloren. Im Geschwader der 44+69 flogen Maschinen und Menschen fast tausend Stunden weniger als vorgesehen. Ground Aborts. Fehlteile. Mitten in Missionen blockierende Bordkanonen.

Wie bildet die Bundeswehr unter solchen Umständen Crews aus, die in den Augen der NATO Combat Ready sind, mit 180 Stunden Jahr für Jahr?

Der Waffenlehrer schweigt und lächelt.

Oh Shit.

Plötzlich schwenkt die 44+69 aus ihrer Spur, verlässt die Rollbahn, kommt vor einem Wall aus Erde zum Stehen. Warte eilen an ihre Seite. Sie prüfen ihre Reifen, suchen am Rumpf nach Lecks, eine Routine: Die 44+69 hat ihre letzte Station vor dem Start erreicht – die letzte Möglichkeit, eine Störung zu entdecken. Auf Flieger-Denglisch heißt der Stopp: Last Chance.

Anfang 2020 rief das Verteidigungsministerium eine Initiative aus, die Initiative Einsatzbereitschaft. Die Bundeswehr sollte Ersatzteile schneller beschaffen, Waffensysteme mehr mit eigenen Mitteln in-

standsetzen, ein Weckruf. Kurz darauf kam Corona. Die 44+69 kehrte mitten in der Pandemie in ihr Geschwader zurück, kampfwertgesteigert, mit vollem Vorrat an Flugstunden. Ihre Überholung – früher innerhalb von fünf Monaten erledigt – hatte fast 18 Monate in Anspruch genommen. Sie flog nicht schlecht in diesem Jahr, an der grundlegenden Situation hatte sich aber wenig geändert. In der Öffentlichkeit, im Bundestag, im beginnenden Wahlkampf interessierte die Lage der Jagdbomber – und damit: der Nuklearen Teilhabe – kaum jemanden. In den Datenbanken saßen immer noch Symbole von Tornados, die auf Bewegungsabnehmer warteten. In den Cockpits bangten Crews immer noch um ihre Stunden.

»Wenn man es diplomatisch sagen will: Wir erfüllen unseren Einsatzauftrag«, sagt einer der Offiziere. »Wenn man es böse sagt: Wir erfüllen den Einsatzauftrag auf dem Papier.«

Am 1. April 2021 entlud sich der Frust. In einem Bunker des Geschwaders präsentierten Soldaten die Lösung aller Probleme des Tornados, das Instandsetzungsmodul Er2-De2, das Fehler im Flug erkennt, mittels SASPF-Software an die Datenbanken meldet und benötigte Ersatzteile bereits in der Luft anfertigt, durch 3-D-Druck. Die Soldaten hatten ein lebensgroßes Modell des Roboters R2-D2 aus *Krieg der Sterne* auf die Tragflächen des Tornados 46+36 gehievt, als Aprilscherz ihrer Geschwaderzeitung. Die Luftwaffe, um Lichtjahre voraus.

Als die 44+69 am Ende der Rollbahn anlangt, lenkt sie ihr Pilot in Startposition und funkt den Kontrollturm an. Startfreigabe – erteilt. Ihr Pilot schiebt ihre beiden Schubhebel nach vorne, ein Feuerstrahl schießt aus ihren Triebwerken.

»Angenommen, wir würden jetzt ein Jahr nicht fliegen«, sagt einer der Offiziere, der wie alle in der Bundeswehr darauf wartet, dass eine neue Bundesregierung endlich Entscheidungen trifft, die Nachfolge des Tornado, Nukleare Teilhabe, Aufgaben und Ausrüstung der Armee. »Glauben Sie, dass es Deutschland dann besser oder schlechter geht?«

Ihr Pilot löst ihre Bremsen, die 44+69 beschleunigt, sie fegen die Startbahn entlang, mit brüllenden Triebwerken, schneller und schneller.

»Das ist der Punkt«, sagt ein zweiter. »Who cares? Wen kümmert das schon?«

Als sie Startgeschwindigkeit erreicht, zieht ihr Pilot ihren Steuerknüppel nach hinten, die 44+69 hebt ab und jagt über die Zäune des Fliegerhorsts hinweg, wo auch so früh am Morgen schon Flugzeugfans mit Fotoapparaten warten, als müssten sie das Wunder mit eigenen Augen sehen: Doch, doch, Tornado 44+69 fliegt noch.

ROLAND SCHULZ



Als Kriegsdienstverweigerer mit Glatze wusste unser Reporter vor seiner Recherche nur, dass die Luftwaffe wegen der Mähnen ihrer Wehrpflichtigen einst als »German Hair Force« verspottet war. Diese Zeiten, erfuhr er, sind vorbei: Im Geschwader 51 hat die Truppenfriseurin ihren Salon »Hair Force« nach 18 Jahren Dienst geschlossen.

ANZEIGE



Mit Audi driving experience in die Wintersaison 2022

Fahren ist Ihre Leidenschaft? Dann erleben Sie intensive und unvergessliche Momente mit dem umfangreichen Winterprogramm 2022 der Audi driving experience.

Fortschritt war nie leidenschaftlicher! Werden Sie Teil der „Audi ice experience“ und erfahren Sie Ihr persönliches Highlight im Norden Skandinaviens. Stellen Sie sich der Herausforderung, erleben Sie Dynamik in ihrer reinsten Form und driften Sie auf purem Eis. Bei diesem sportlichen Wintertraining in der überwältigenden Natur Finnlands finden sich die perfekten Bedingungen, eine neue Dimension des Fahrens kennenzulernen. Insbesondere beim „Erlebnis Finnland Pro Exklusiv mit Mattias Ekström“ steht einem spektakulären Fahrtraining im Grenzbereich nichts mehr im Wege.

Sie wollen Ihr Fahrerlebnis im Alltag noch souveräner gestalten oder die Zukunft der Mobilität unter außergewöhnlichen Bedingungen, zum Beispiel auf einem Rundkurs oder auf Eis, testen? Dann sind Sie bei „Audi training experience“ genau richtig. Das „Aufbau- und Drifttraining“ im österreichischen Saalbach ist der optimale Einstieg, eine sportlichere Fahrweise zu erlernen. Das neue Trainingsformat „Best of 2 Worlds Drift“ in Seefeld hingegen bringt Sie an Ihre Grenzen: ob Fahrdynamik auf glattem Untergrund, den perfekten Drift oder sicherere Fahrzeugbeherrschung unter widrigsten Bedingungen – hier erleben Sie puren Fahrspaß mit zwei verschiedenen Antrieben. Abgerundet wird die „Audi training experience“ mit der Zukunft des Sportwagens – dem Audi RS e-tron GT! Auf dem Handling-Parcours des Audi driving experience centers in Neuburg an der Donau lernen Sie unter Anleitung unseres erfahrenen Trainerteams die Besonderheiten dieses Elektro-Performers kennen und verbessern Ihre Fahrtechnik Runde für Runde.

Kaum ist die Wintersaison vorbei, steht auch schon der Sommer in den Startlöchern. Freuen Sie sich auf ein abwechslungsreiches Sommerprogramm 2022. Ob klassisches Fahrtraining, aufregende Touren durch die schönsten Alpenregionen oder der Reiz der Rennstrecke – hier genießen Sie pures Fahrvergnügen in zahlreichen Variationen. Überzeugen Sie sich selbst von der faszinierenden und spannenden Mobilität von morgen.

AUDI AG

Audi driving experience
D-85045 Ingolstadt
www.audi.de/driving
E-Mail: drive@audi.de
Tel. +49 (0) 841/89 32 900



¹Stromverbrauch/Emissionswerte in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs:

Audi RS e-tron GT: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 20,2 – 19,3 (NEFZ), 22,5 – 20,6 (WLTP); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0
Digital: Alle Rechte vorbehalten – Magazin Verlagsgesellschaft Süddeutsche Zeitung mbH, München
Eine Dienstleistung des SZ-Archivs