

NDR Info Podcast

04.12.2021 / 19.35-20.00 Uhr

STREITKRÄFTE UND STRATEGIEN

05.12.2021 / 12.35-13.00 Uhr

Andreas Flocken/Julia Weigelt

E-Mail: streitkraefte@ndr.de

www.ndr.de/streitkraefte

Themen:

- **AKTUELL**
Koalitionsvertrag - Kurswechsel für Bundeswehr und Sicherheitspolitik?
- **SCHWERPUNKT**
Transall geht - Lufttransportprobleme bleiben?
- **SICHERHEITSPOLITISCHE NOTIZEN**
 - Impfpflicht für Soldaten – Kritikpunkte der Bundeswehr-Personalvertreter ausgeräumt
 - Fast vier Jahre nach dem Traditionserlass - Marseille-Kaserne nach Jürgen Schumann umbenannt

Abschrift Schwerpunkt

Zur Verfügung gestellt vom NDR
Dieses Manuskript ist urheberrechtlich geschützt und darf nur für private Zwecke des Empfängers benutzt werden. Jede andere Verwendung (z.B. Mitteilung, Vortrag oder Aufführung in der Öffentlichkeit, Vervielfältigung, Bearbeitung, Übersetzung) ist nur mit Zustimmung des Autors zulässig. Die Verwendung für Rundfunkzwecke bedarf der Genehmigung des NDR.

Flocken:

Diesmal geht es um den militärischen Lufttransport. Vielleicht haben Sie/habt ihr das Geräusch erkannt - das ist das unverkennbare Dröhnen und Brummen der Triebwerke einer Transall. Die Transall - sie wurde vor mehr als 50 Jahren - 1968 - bei der Luftwaffe in Dienst gestellt. Zu Hochzeiten verfügte die Bundeswehr über rund 100 dieser Maschinen. Sie galten als „Arbeitspferde“ der Luftwaffe. Doch diese Zeit geht nun zu Ende. In wenigen Tagen, um genau zu sein am 15. Dezember, löst die Luftwaffe das Lufttransportgeschwader 63 im schleswig-holsteinischen Hohn bei Rendsburg auf. Dann werden die beiden dröhnenden Triebwerke der C-160, wie der offizielle Name der Transall lautet, nicht mehr zu hören sein.

Anlass für uns, den militärischen Lufttransport etwas genauer unter die Lupe zu nehmen. Intensiv beschäftigt hat sich in den vergangenen Wochen damit unser Kollege Christian Wolf, der jetzt zu uns ins Studio gekommen ist.

Hallo Christian.

Wolf:

Moin.

Flocken:

Zunächst also noch einmal zur Transall. Christian, du warst beim Lufttransportgeschwader 63, hast mit Piloten, Personal und dem Kommodore gesprochen, also dem Chef des Verbandes. Wie ist denn dort im Augenblick die Stimmung?

Wolf:

Die ist wehmütig. Das kann man, glaube ich, so sagen. Die sind natürlich alle traurig, dass jetzt, in 14 Tagen, dort Schluss ist. Du hast es ja schon gesagt, das ist eine Ära - 50 Jahre Transall. Ich kann dazu nur sagen, ich bin 20 Kilometer entfernt von diesem Fliegerhorst groß geworden und meine Kindheit ist auch wirklich durch dieses Dröhnen der Triebwerke geprägt. Man glaubt ja gar nicht, was die Leute dort vom Fliegerhorst sich jetzt einfallen lassen haben: die haben eine Sondermaschine der Transall. „Brummel-Biene“, so nennen sie sie. Sie ist liebevoll lackiert, da sind die Flaggen von Schleswig-Holstein darauf, ein Teil ist weiß lackiert, weil sie viele UN-Hilfsflüge gemacht hat. Und damit ist sie auf Abschiedstour durch Gesamtdeutschland gegangen. Sie hat die Fliegerhorste im Süden, Norden, Westen und im Osten des Landes angefliegen.

Weigelt:

Die Transall ist im Kalten Krieg konzipiert worden. An der innerdeutschen Grenze standen sich damals Truppen der NATO und des Warschauer Pakts. Die Transall war für Szenarien in Europa ausgelegt. Reichweite 1200 Kilometer, Nutzlast 14 Tonnen. Was sollte die Maschine leisten, Christian?

Wolf:

Sie war ein „taktischer Kampfzonen-Transporter“. Um es kurz zu sagen, dieses Flugzeug sollte in kürzester Zeit in Deutschland und in Europa Mensch und Material ins Kampfgebiet transportieren. Aber tatsächlich ist es so gewesen, dass sie selbst nach der Einführung die Transall für ganz andere Sachen benötigt worden. Nämlich für Hilfeinsätze. So gab es 1969 beispielsweise ganz

kurz nach der Einführung der Transall ein schweres Erdbeben in Iran und die Maschinen aus Deutschland haben tatsächlich Trinkwasseranlagen, Kleidung, Decken dorthin gebracht. Im Laufe dieser gesamten Zeit, während dieses Flugzeug im Einsatz war, ist es auch in Afrika unterwegs gewesen, auch für Hilfsmissionen. Und deswegen hat die Transall auch den Namen „Engel der Lüfte“ bekommen.

Flocken:

Aber der Großteil der Einsätze in Afrika und vor allem in Afghanistan erfolgte später. Und dafür war die Transall eigentlich gar nicht ausgelegt. Du hast eben das Stichwort genannt: Kampfzonen-Transporter - für Europa im Falle eines bewaffneten Konfliktes. Die Transall hatte nur eine sehr begrenzte Reichweite, Luftbetankung war überhaupt nicht möglich. Es mussten daher für einen Einsatz außerhalb Europas Tankstopps eingelegt werden. Und so dauerten Flüge nach Afrika und erst recht nach Afghanistan mehrere Tage - manchmal auch eine Woche. Davon mal abgesehen - es gab auch für die Transall hier in Europa manchmal durchaus noch Herausforderungen, zum Beispiel während des Konfliktes im ehemaligen Jugoslawien...

Wolf:

Das ist richtig. Schnell war sie nicht unbedingt in der Fortbewegung, aber sie hat ihre Aufgabe erfüllt. In Jugoslawien ist der Fall so gewesen, dass der Anflug schwierig war. Man musste den Flugplatz durch Häuserschluchten anfliegen. Und da haben sich Leute auf den Dächern dieser Hochhäuser positioniert und das Feuer auf die anfliegende Transall eröffnet. Die wurden teilweise schwer beschädigt, es ist aber keine abgestürzt und auch niemand verletzt worden. Deswegen hat sich das Lufttransportgeschwader ein Manöver überlegt. Es hieß Sarajevo Approach. Was ist das? Das hört sich jetzt erst einmal doll an...

Flocken:

Im Steilflug runter...

Wolf:

Richtig. Man hat diese Zone, diese Hochhäuser überflogen und ist dann tatsächlich in einen Sturzflug übergegangen. Man zeigt dieses Manöver heute noch bei Flugshows- die Nase geht wirklich fast senkrecht nach unten - ich habe das nur gesehen. Mitgeflogen bin ich noch nicht - und dann geht es rauf zur Landung. Aber die Transall ist auch an Belastungsgrenzen gekommen, beispielsweise in Afghanistan. Kabul hat dieses Flugzeug angeflogen, landen ging. Starten war das Problem. Kabul ist relativ hoch gelegen. Die Triebwerke haben wenig Leistung und das heißt: das Flugzeug musste sich wie eine Schraube in der Luft bewegen. Und das ist in einem umkämpften Gebiet natürlich nicht vorteilhaft - damit macht man sich zum Ziel.

Weigelt:

Ich habe dieses sturzflugartige in Afghanistan tatsächlich mal erlebt in so einer Transall, durfte auch vorne im Cockpit sitzen. Und da muss man sich schon festhalten, wenn man es nicht gewohnt ist.

Weigelt:

Das Flugzeug und das Personal haben in den vergangenen Jahrzehnten viel erlebt. Du hast ja mit dem Chef des Transportgeschwaders gesprochen. Was waren für ihn denn so die größten Herausforderungen für die Transall?

Wolf:

Tatsächlich ist das die Frage gewesen, die ich ihm auch gestellt habe als ich da war. Aber eine konkrete Aussage konnte der Kommodore des Geschwaders, Oberst Markus Kleinbauer, nicht so richtig geben:

O-Ton Kleinbauer:

„Das Einsatzspektrum war so vielfältig und vielseitig, dass man gar keinen Höhepunkt festlegen kann, weil jeder dieser Einsätze hat seine Besonderheiten. Zum Beispiel waren wir in Afghanistan über zwölf Jahre mit dem Luftfahrzeug - es ist eine Ära. Und da jetzt zu sagen, das war jetzt das größte Highlight - das ist einfach nicht möglich. Denn in 50 Jahren mit diesem Luftfahrzeug hat man so viel erlebt und es ist weltweit so rumgekommen, dass man das nicht machen kann.“

Weigelt:

Eigentlich hätte die Transall schon längst ausgemustert werden sollen. Sie musste dann aber doch noch notgedrungen länger durchhalten, weil der A400M, der Nachfolger der Transall, nicht rechtzeitig geliefert werden konnte. Der Betrieb der Transall ist um rund zweieinhalb Jahre verlängert worden. Aber jetzt ist wirklich Schluss, auch weil die Kosten für das Flugzeug einfach zu hoch sind. Denn viele Unternehmen, die die Transall damals vor Jahrzehnten hergestellt, gibt es heute gar nicht mehr. Und das heißt natürlich auch, dass Ersatzteile teilweise aus anderen Maschinen ausgebaut oder ganz teuer nachproduziert werden mussten. In wenigen Tagen steht jetzt also die Auflösung des Transall-Geschwaders an. Was passiert dann eigentlich mit dem Fliegerhorst in Hohn?

Wolf:

Das war tatsächlich lange Zeit nicht klar. Das war wirklich eine Hängepartie. Da gab es verschiedene Szenarien, sollte der Platz zivil genutzt werden oder benutzt man ihn weiterhin als militärischen Flugplatz? Wenn ja, was soll damit passieren? Und tatsächlich ist dann die Entscheidung beim Kommando der Luftwaffe gefallen. Man hat gesagt, wir wollen an Hohn festhalten. Er soll einerseits Ausweichflughafen für Jagel werden. Dort sind ja die „Immelmänner“ stationiert, die Tornados vom Luftwaffengeschwader 51. Es sollen in Hohn um die 60 Dienstposten erhalten bleiben. Jahrelang dafür eingesetzt hat sich der Bundestagsabgeordnete Johann Wadehul. Und er hofft jetzt auch, dass das Aufklärungssystem PEGASUS - das im Sommer beschlossen worden ist - dass das System mit seinem Träger-Flugzeug in Hohn auch stationiert wird.

Flocken:

Kommen wir jetzt mal zum Transall-Nachfolger, zum A400M von Airbus. Der ist im niedersächsischen Wunstorf stationiert. Auf dem Papier ist der neue Transportflieger natürlich für die Luftwaffe ein riesiger Sprung - in jeder Hinsicht, das muss man schon sagen. Allein schon die Zuladung hat sich mit fast 37 Tonnen im Vergleich zur C-160 mehr als verdoppelt...

Weigelt:

...C-160 - das ist die Transall...

Flocken:

...Das ist die Transall, genau. Aber auch was die Reichweite angeht, schlägt der A400M den Vorgänger um ein Vielfaches. Zudem kann das Flugzeug in der Luft betankt werden, wodurch quasi jeder Punkt auf dem Globus ohne Zwischenstopp angefliegen werden kann. Außerdem fliegt das neue Flugzeug auch noch höher und deutlich schneller. Allerdings ganz einfach verlief die Einführung des A400M nicht. Immer wieder gab es Verzögerungen, die Kosten sind explodiert und anhaltende technische Probleme haben dafür gesorgt, dass der Flieger die meiste Zeit am Boden bleiben musste, statt zu fliegen. Die Maschine bekam dann auch schnell das Etikett „Pannenflieger“. Es hat zahlreiche Schwierigkeiten mit dem A400M gegeben - teilweise bis heute. Die Liste ist ziemlich lang oder Christian?

Wolf:

Da weiß ich gar nicht wo ich anfangen soll. Das größte Problem waren tatsächlich diese aufwendigen Triebwerke, die man unbedingt beim A400M anbringen wollte. Da gab es technische Herausforderung sondergleichen. Und es gab immer wieder Leistungsverluste, Software-Probleme, wodurch die Leistung auf einmal abfiel. Deswegen kam es zum tragischen Unglück mit der Maschine im spanischen Sevilla beim Testflug, bei dem vier Besatzungsmitglieder ums Leben gekommen sind. Aber das war nicht alles: Auch die Materialien waren nicht gut. Es gab hohe Verschleißteile, generell auch Materialfehler, immer wieder musste nachgebessert werden. Sogar die Legierung der Außenhaut war so schlecht, dass der Rumpf des Flugzeuges Risse bekam. Da musste man auch noch mal dabei gehen. Und bis heute gibt es auch immer wieder Probleme mit dem Schutzsystem, diese Flares, die da ausgeschossen werden. Auch das ist bis heute noch nicht so richtig behoben worden...

Weigelt:

Sag doch mal, was Flares sind.

Wolf:

Das sind kleine Fackeln, so sehen sie jedenfalls aus, die werden ausgestoßen werden. Das sind Täuschkörper. Die sollen dann im Falle eines Beschusses durch eine Luft-Luft-Rakete oder Boden-Lufttrakete diese ablenken, dass das Flugzeug nicht getroffen wird und die Rakete das Ziel verfehlt. Das sind sogenannte Flares.

Flocken:

Dazu muss man aber noch sagen, dass nicht alle A400M mit einem Abwehrsystem ausgerüstet werden sollen, sondern nur die sogenannte „taktische Variante“.

Weigelt:

Auch bei der Bestellung und Auslieferung hat es Probleme gegeben. Die Luftwaffe bekommt die Flugzeuge erheblich später als vorgesehen. Und ursprünglich wollte das Verteidigungsministerium auch erheblich mehr Flieger beschaffen. Dann wurden aber doch weniger bestellt. Was war da los, Christian?

Wolf:

Ja, es ist so, dass die Bundesregierung Anfangs 60 Maschinen ordern wollte. Dann wurde die Zahl von 60 schon auf 53 reduziert. Jetzt sind insgesamt 36 Flugzeuge an die Luftwaffe ausgeliefert worden und die restlichen, da hat man sich Airbus geeinigt, sollen bis 2026 kommen. Das liegt daran, wir haben es ja gerade eben gehört, dass es Probleme gegeben hat. Und auf der anderen Seite ist es auch so, dass das Flugzeug von den Kosten her immer teurer geworden ist. Ursprünglich sollte so ein A400M um 120 Millionen Euro kosten, mittlerweile liegt der Preis pro Stück bei 175 Millionen – nur mal so zum Vergleich: ein Eurofighter kostet 130 Millionen.

Flocken:

Christian, du hast eben darauf hingewiesen, dass die Bundeswehr 53 A400M bestellt hat, die aber noch nicht alle ausgeliefert worden sind. Dazu muss man aber sagen: die Luftwaffe wollte eigentlich nur 40 Maschinen haben. So ist es ja auch in der Struktur vorgesehen. Sie alle sollen eigentlich in Wunstorf stationiert werden.

niert werden. Die 13 zusätzlichen Maschinen hat die Bundeswehr aber erst auf Druck von Airbus erworben. Und der Plan war, dass diese 13 Maschinen weiterverkauft werden sollten - und zwar von der Bundeswehr. Das ist aber nicht passiert ist, weil man keinen Käufer gefunden hatte. Das heißt doch, dass der A400M letztlich ein Ladenhüter ist?

Wolf:

Das kann man so sagen. Das liegt auch daran, dass es ein ganz breites Angebot bei Transportflugzeugen in dieser Klasse gibt. Es gibt viele Hersteller, die vergleichbare Modelle anbieten. Jetzt hat man diese 13 zusätzlichen Maschinen und das Ziel ist, damit eine sogenannte „Multinational Air Transport Unit“ aufzubauen. Es soll also ein Verband aufgebaut werden, auf den jeder zugreifen kann. Das Ganze soll im bayrischen Lechfeld entstehen. Dort war bisher der Tornado stationiert. Der ist da aber nicht mehr. Aber bis dieser multinationale Verband aufgebaut werden kann, muss erstmal in Lechfeld erstmal investiert werden. Da muss die Landebahn verbreitert werden und verlängert werden, da stehen nicht einmal Hallen für den A400M. Denn so ein Tornado ist deutlich kleiner. Und auch das ganze IT-Netz ist noch aus den Achtzigern. Das muss noch komplett erneuert werden. Multinational, das heißt, es soll mehrere Partner dabei sein. Bislang gibt es nur einen: Ungarn hat Interesse gezeigt. Aber wenn man mit der Luftwaffe spricht oder auch mit Politikern, dann hört man auf jeden Fall: das sollen noch mehr werden und es sei ja noch ein bisschen Zeit bis 2026, bis diese multinationale Transporteinheit bereitstehen soll.

Weigelt:

Ganz einfach war die Einführung des neuen Flugzeugs also nicht. Es gab immer wieder Negativ-Schlagzeilen mit dem A400M. Im Sommer hat sich dann allerdings die öffentliche Wahrnehmung schon verändert. Und das hat mit der Entwicklung in Afghanistan zu tun:

O-Ton Berichterstattung:

„Die Lage am Flughafen der afghanischen Hauptstadt Kabul bleibt unübersichtlich. Nach Informationen der Nachrichtenagentur Reuters sind in den vergangenen 24 Stunden etwa 5000 Menschen aus dem Land gebracht worden./

Bei den Flügen von Kabul ins benachbarte Usbekistan läuft tatsächlich schon so eine Art Shuttle-Verkehr./ Unsere Soldatinnen und Soldaten haben während der Evakuierungsoperation in Kabul unfassbares gesehen und Unglaubliches geleistet. Wenn die Umstände dieser elf Tage im August waren extrem.“

Weigelt:

Bei den Evakuierungsflügen aus Kabul war das Flugzeug im Dauereinsatz und brachte rund 5.000 Menschen mit Pendelflügen zwischen Taschkent und der afghanischen Hauptstadt in Sicherheit. Wäre denn so ein Einsatz auch mit der Transall möglich gewesen?

Wolf:

Das habe ich natürlich auch den Kommandeure vom LTG 63 gefragt und auch die Piloten. Die haben gesagt: „Klar - das geht.“ Und ich war auch beim Kommando Luftwaffe in Berlin. Da hat mir der Oberstleutnant Jörg Tischler gesagt: „Klar, der Transall hätte das auch gekonnt, Leute zu evakuieren.“ Aber in diesem Umfang, wie das der A400M dort tatsächlich gemacht hat, rund um die Uhr, Flüge nonstop...

Flocken:

...auch von der Kapazität her. - 117 Leute gehen standardmäßig in so einen A400M rein. Es waren dann ja erheblich mehr. Zur Transall ist das ja gar kein Vergleich...

Wolf:

Das kommt auch noch hinzu. Das Flugzeug ist ja wesentlich größer. Und das wäre mit der Transall so einfach nicht möglich gewesen. Oberstleutnant Jörg Tischler, der ist bei der Luftwaffe für Transportflüge zuständig, hat mir gesagt, dass bei der Mission in Kabul der A400M gezeigt hat, wozu dieses Flugzeug eigentlich fähig ist.

O-Ton Tischler:

„Wir setzen ihn seit mehreren Jahren in allen Einsatzgebieten oder für die Transporte in die Einsatzgebiete sehr erfolgreich ein. Sei es jetzt in Richtung Afghanistan, nach Afrika oder in den Irak. Wir haben ihn in Jordanien stationiert, in der Rolle als Betankungsflugzeug, und zwar schon durchgehend seit 2019. Er hat auch in der Corona-Krise deutlich gezeigt, welche Fähigkeiten er

im Bereich der Rückführung von medizinisch Erkrankten hat, also in der MedE-vac-Rolle. Wir sind ein Stück weiter und können den Flieger jetzt quer einsetzen. 98 Prozent dessen, wofür wir so ein strategisches Luftfahrzeug mit taktischen Fähigkeiten brauchen, können wir mit dem gut abdecken.“

Flocken:

Ja sicher - aber nur, wenn der A400M zur Verfügung steht und einsatzbereit ist. Aber das ist weiterhin die Achillesferse. Und das nervt natürlich auch die Luftwaffe. Vor einigen Wochen twitterte sie an den Hersteller Airbus mit einem Foto des A400M-Standortes: Zitat: „Fast schon gähnende Leere in Wunstorf. Eigentlich sollten hier über 30 einsatzbereite A400M stehen. Hallo, Airbus-Defense, wie sieht's aus? Bekommen wir bald ein paar aus der Instandsetzung?“ Zitat Ende. Christian das spricht doch Bände...

Wolf:

Tja, der Konzern, der kommt mit der Instandsetzung einfach nicht hinterher. Von diesen 36 Flugzeugen, die an die Luftwaffe ausgeliefert worden sind, sind tatsächlich 20 gerade bei Airbus in der Instandsetzung. Das muss man sich mal vorstellen. Böse Zungen behaupten, dass die Luftwaffe einen neue Standort habe - nämlich die Werkshallen von Airbus im bayerischen Manching.

Flocken:

Ja, oder vielleicht sollte das ganze Geschwader nach Manching umziehen. Denn dort stehen die Maschinen nicht nur ein paar Tage - dort stehen sie in der Tat manchmal monatelang.

Wolf:

Vielleicht ist das sinnvoller, müssen nicht hin und her geflogen werden...

Weigelt:

Also, dieser Tweet zeigt auf jeden Fall, wie angespannt das Verhältnis zwischen Luftwaffe und Industrie sein muss, wenn man schon so in der Öffentlichkeit sich über diese Wartungssituation auseinandersetzt. Airbus hatte sogar auf Twitter geantwortet, dass die Luftwaffe bis Jahresende sieben Flugzeuge zurückbekommt und zwei neue ausgeliefert werden – immerhin.

Problem hat der A400M auch mit dem Absetzen von Fallschirmjägern gehabt. Ist das denn inzwischen gelöst?

Wolf:

Das ist gelöst worden. Bisher hat das die Transall gemacht. Und weil die in 14 Tagen nicht mehr fliegen wird, ist das eine Fähigkeit, die der A400M erfüllen muss. Bisher war das so, dass er das auch konnte - aber nur über die große Heckklappe konnten die Fallschirmspringer abgesetzt werden. Es ist aber auch so, dass man links und rechts an der Seite über Türen rausspringt. Da ist dann eine Leine, da hakt man sich als Fallschirmspringer ein und dann springt man. Das ist ein automatisches Verfahren, dass sich der Fallschirm sofort öffnet. Das hat man im Sommer ausgiebig erprobt. Das Flugzeug ist dafür zertifiziert worden, und das heißt vom kommenden Jahr an ist der A400M dazu befähigt, Fallschirmspringer abzusetzen.

Flocken:

Ein Vorteil der jetzt ausgemusterten Transall war, dass sie auf unbefestigte Pisten landen und starten konnte. Das ist manchmal bei Kommando-Unternehmen wichtig, wenn zum Beispiel das Kommando-Spezialkräfte eingesetzt wird - etwa, um Geiseln zu befreien. Da hat der A400M ein Problem, oder?

Wolf:

Na ja, nicht ganz. Auch der A400M von Airbus kann tatsächlich am Strand landen. Das haben zumindest Piloten der Royal Air Force geschafft und auch demonstriert.

Weigelt:

Also die Briten...

Wolf:

Genau. Da gibt es auch verschiedene Videos im Internet, wie dieser A400M dort startet und landet. Dazu muss man allerdings auch sagen: Er war der nicht

ganz vollbeladen und auch die Piste ist vorher bearbeitet worden. Aber unabhängig davon: Ja, der A400M kann am Strand landen.

Flocken:

Ich bin da ein bisschen skeptisch. Es ist natürlich ein Unterschied, ob man eine Piste tagelang bearbeitet, vorbereitet mit einer Planierdrape, oder ob man auf einer freien Piste landet. Es muss ja nicht unbedingt der Strand sein, eine längere Wiese oder ein Feld würde schon ausreichen. Ich denke aber, es hat durchaus seinen Grund, warum die Luftwaffe - für Beobachter in meinen Augen ziemlich überraschend - dann doch noch einige Hercules-Transporter in den USA bestellt hat. Das sind nämlich Maschinen, die auch auf den Transport von Spezialkräften ausgerichtet und spezialisiert sind. Aber zu den Hercules-Maschinen willst du ja gleich noch etwas sagen.

Weigelt:

Es gibt noch weitere Probleme mit dem A400M. Die Luftwaffe sah sich ja nicht in der Lage, vier Hubschrauber vom Typ NH90 für das deutsche MINUSMA-Kontingent nach Mali zu transportieren. Stattdessen wurde der Hubschrauber mit der C-17 Globemaster der Amerikaner transportiert. Warum musste da die US-Air Force aushelfen?

Wolf:

Man muss jetzt nicht denken, dass so ein NH90 in einen A400M nicht reinpasst. Der passt natürlich rein. Dieses Flugzeug ist auch für Hubschrauber ausgelegt worden. Wir hatten deswegen auch das Einsatzführungskommando der Bundeswehr angefragt, warum man auf die C-17 Globemaster gesetzt hat und die US Air Force. Und laut einem Sprecher ist es so, dass der A400M für diesen Transport noch nicht zertifiziert ist. Es müssen verschiedene Beladungsversuche durchgeführt werden, die Ladungspunkte müssen noch gefunden werden, die genaue Gewichtsverteilung im Flugzeug usw. Und wenn das alles geklärt ist, dann kann natürlich auch mit dem Airbus A400M so ein NH90 transportiert werden.

Weigelt:

Weil die deutschen Hubschrauber aber nicht alle auf einmal transportiert werden konnten, sondern nur einer pro Flug, musste die US-Air Force dann viermal nach Mali fliegen. Und das hat richtig Geld gekostet...

Wolf:

Richtig. Und zwar eine halbe Million Dollar pro Flug. Also das heißt, bei vier Hubschraubern hat der ganze Spaß zwei Millionen Dollar gekostet, damit diese Hubschrauber in dieser UN-Friedensmission in Afrika teilnehmen können. Solche Transportmöglichkeiten zwischen den USA und Deutschland sind übrigens durch eine Vereinbarung geregelt. Es gibt „Acquisition and Cross-Servicing Agreement“ - so heißt diese Vereinbarung. Und dadurch kann Deutschland auf den Transportraum der US-Luftwaffe zurückgreifen.

Weigelt:

Für zwei Millionen Dollar...

Flocken:

...Ja, aber auch nur, wenn die US-Air Force Kapazitäten frei hat. Denn grundsätzlich gilt hier America First.

So mancher Afghanistan-Veteran der Bundeswehr kann davon ein Lied singen. Denn eine Zeitlang wurden sie mit C-17-Transporter nach Masar-i-Scharif in Afghanistan geflogen. Und manchmal mussten die Bundeswehrsoldaten mehrere Tage auf dem Flughafen Köln/Wahn auf die Maschine warten. Ich erinnere mich zudem auch noch an den Transport der wenigen Schützenpanzer Marder an den Hindukusch - ebenfalls mit C-17-Maschinen der Amerikaner. Das war ein echtes Abenteuer. Wir hatten damals über beide Ereignisse in der Sendereihe Streitkräfte und Strategien berichtet. Interessenten schicken wir die Skripte gerne per Mail zu.

Christian, aber lass uns jetzt doch mal zu dem anderen US-Transportflugzeug kommen, zu der eben schon erwähnten C-130 Hercules. Die sollen die A400M-Maschinen ergänzen. Warum, wenn es doch den A400M gibt? Was steckt dahinter?

Wolf:

Das ist auch eine Frage, die ich dem Kommando Luftwaffe im Berlin gestellt habe. Und die haben gesagt, dass die Hercules das Fähigkeitsspektrum des Lufttransport der Luftwaffe nach unten abrundet. Das Flugzeug kann mit 21 Tonnen immer noch mehr transportieren als eine Transall, aber nicht ganz so viel wie eine A400M. Vor allem mit Blick auf humanitäre Missionen in Afrika kann man dieses Flugzeug einsetzen. Es weltweit im Einsatz. 80 Staaten auf der Welt nutzen dieses Flugzeug, das schon seit Jahrzehnten vom US-amerikanischen Hersteller Lockheed gebaut wird. Das heißt auch, dass es weltweit Ersatzteile oder Leute gibt, die sich mit diesem Flugzeug auskennen. Es ist so, dass Deutschland sechs Flugzeuge vom Typ Hercules C-130J beschafft. Das erste Flugzeug hat vor kurzem im US-Bundesstaat Georgia seinen ersten Flug absolviert. Anfang kommenden Jahres, soll es der Luftwaffe übergeben werden. Die anderen fünf Maschinen sollen in den kommenden Jahren bis 2024 ausgeliefert werden. Die Beschaffung der sechs Maschinen vom Typ Hercules hat tatsächlich 1,2 Milliarden Euro gekostet.

Weigelt:

Weil sie verlässlicher sind als der A400M – so habe ich das jetzt verstanden. Und die Hercules der USA eignet sich offenbar auch besser, um auf unbefestigten Pisten zu landen. Sie kann auch Spezialkräfte besser absetzen und aufnehmen als der A400M. Und es gibt noch eine Besonderheit: die Hercules wird nicht bei uns stationiert, sondern im französischen Évreux und dort auch gemeinsam mit den Franzosen betrieben. Warum?

Wolf:

Eine Frage, die wahrscheinlich am besten Oberstleutnant Jörg Tischler vom Luftwaffenkommando, das für den Transport von Gütern in der Luftwaffe zuständig ist, am besten beantworten kann:

O-Ton Tischler:

„In Frankreich stationiert ist das Luftfahrzeug, weil Deutschland mit Frankreich eigentlich eine sehr enge militärpolitischen Austausch pflegt, weil wir einfach die Chance nutzen wollen, mit der binationale Einheit nicht nur die Erfahrungen von beiden Seiten auszubauen und davon zu profitieren, sondern mit gemisch-

ten Luftfahrzeugen, also mit gemischten Besatzungen den europäischen Luftfahrttransport weiter voranzubringen.“

Flocken:

Also von gemischten Mannschaften oder Besatzungen ist die Rede. Das heißt, da wird zum Beispiel der Kommandant des Transporters ein Franzose sein, und sein Co-Pilot ist ein Bundeswehrsoldat?

Wolf:

Genau, so ist es gedacht. Und natürlich auch umgekehrt. Es ist aber auch so, dass die Hercules in Frankreich schon viel länger im Einsatz. Das heißt, die Franzosen haben viel mehr Erfahrung mit diesem Flugzeug, auch was die Wartung betrifft. Außerdem gibt es dort eine Infrastruktur. Deutschland und Frankreich haben sogar extra für die Wartung einen Vertrag geschlossen, weil es vor Ort in Frankreich Unternehmen gibt, die auch die Ersatzteile für die Hercules produzieren.

Weigelt:

Also in Frankreich soll es diesen binationalen Verband geben. Allerdings gibt es schon ein europäisches Lufttransportkommando, das European Air Transport Command, kurz EATC - mit Sitz im niederländischen Eindhoven. Von hier aus bündeln sieben Nationen ihre Lufttransportfähigkeiten. Das sind zum einen die Niederlande, Frankreich, Belgien und Luxemburg und außerdem auch Italien, Spanien und Deutschland. Das heißt also, jeder transportiert für den anderen Truppen oder Material mit einer A400M oder Hercules, aber auch mit kleineren Business-Jets und Großraumflugzeugen, wie zum Beispiel dem Airbus A340. Christian, dieses europäische Lufttransportkommando - das ist in den vergangenen zehn Jahren immer wichtiger geworden...

Wolf:

Ja, das ist definitiv so. Das hat mir auch der Oberstleutnant Jörg Tischler gesagt. EATC ist einfach enorm wichtig für die Luftwaffe. Du hast es ja gerade schon gesagt, es gibt diesen Pool von Flugzeugen, auf dem man in Eindhoven zurückgreifen kann. Man muss sich das so vorstellen: man kann Zeiten buchen. Das ist sehr wichtig, man kann einerseits diesen klassischen Lufttrans-

port mitmachen - wenn zum Beispiel 20 Airbus A400M gerade in der Wartung sind und nicht genutzt werden können, dann hat man das EATC. Oder man kann natürlich auch damit NATO-Einsätze bedienen, wenn das gefragt ist, zum Beispiel auch mit den ganz klassischen medizinischen Evakuierungsaufgaben, die man teilweise macht, wie das jetzt auch in der Covid-Pandemie gewesen ist. Das heißt, auch die Luftwaffe, die verfügbare Transportflugzeuge hat, stellt diese dem EATC zur Verfügung, um ebenfalls auf diesen Pool zurückgreifen zu können.

Flocken:

Aber habe ich das jetzt richtig verstanden: das europäische Transportkommando ist keineswegs der NATO unterstellt, wie man sich zunächst denken könnte. Eine EU-Einrichtung ist das aber auch nicht...

Wolf:

Das ist richtig. Also das Ganze ist auf eine deutsch-französische Initiative hin gegründet worden. Man wollte über die Grenzen hinweg ein Werkzeug schaffen, dass auch Länder, die beispielsweise nicht die Möglichkeit haben, auf eine eigene Flotte von Lufttransport-Flugzeugen zurückzugreifen - dass auch sie Lasten bedienen können. Es ist nicht nur so, dass man seine Flugzeuge zur Verfügung stellt und wenn man keine hat, wie ein Minus- und Pluskonto, das ausgleicht. Man sich auch mit anderen Leistungen beim EATC holen - Lufttransportraum oder Raummeter, um Güter zu transportieren. Es wird immer noch von sieben europäischen Staaten genutzt. Und der Bedarf steigt.

Flocken:

Die Bundeswehr muss ja manchmal für ihre Auslandseinsätze auch besonders schweres und sperriges Gerät transportieren, wie etwa die Panzerhaubitze 2000. Die hat ein Gewicht von rund 50 Tonnen oder aber sogar den Kampfpanzer Leopard, der ist sogar noch schwerer. Der A400M hat aber eine maximale Nutzlast von „nur“ 37 Tonnen. Da kann also auch das EATC, also das europäische Lufttransportkommando, nicht unbedingt weiterhelfen. Allerdings gibt es hierfür ja eine andere Lösung, denn die Bundeswehr hat Zugriff auf die

riesigen Antonov-Maschinen vom Typ An-124, die können bis zu 120 Tonnen transportieren.

Wolf:

Genau, das wird alles in SALIS gebündelt, also durch die „Strategic Airlift International Solution“, wie es übersetzt heißt. Auch das ist eine multinationale Kooperation. Die Flugzeuge hierfür sind bei uns in Deutschland stationiert, am Leipziger Flughafen - da stehen diese Antonovs, diese Lastenesel, die diese unglaublichen Tonnenlasten in der Luft bewegen können.

Flocken:

Maschinen aus der Ukraine...

Wolf:

So ist es. Sie sind vor über 30, 40 Jahren entwickelt und gebaut worden, fliegen bis heute noch problemlos. Deutschland kann da, auf diese Antonovs zurückgreifen. Mit der Maschine können, wie du das Andreas eben schon gesagt hast, ganz andere Lasten transportiert werden. So hat zum Beispiel das Flugzeuge aus ukrainischer Produktion zwei Panzerhaubitzen von Typ 2000 nach Afghanistan gebracht. Eine wiegt 50 Tonnen. Und mit den ganzen Ersatzteilen ist das der Schwerlasten-Rekord, den man damit geflogen hat, über 100 Tonnen schwer nach Afghanistan. Das muss man sich mal vorstellen.

Flocken:

Über mehrere tausend Kilometer...

Weigelt:

SALIS diese „Strategic Airlift International Solution“ ist als Zwischenlösung gegründet worden. Anfangs sogar noch zusammen mit Russland. Wie ist denn der heutige Stand?

Wolf:

Russland gehört nicht mehr zu SALIS. Da hat man sich entschieden, getrennte Wege zu gehen. Das Ganze wurde gegründet, 2006, weil es diesen Bedarf an

Schwerlasttransporten gibt. Man kann das natürlich auf dem Land- oder Seeweg machen - aber das dauert einfach viel zu lange. Ein Flugzeug ist einfach schneller. Es gibt nur wenige Flugzeuge dieser Art, die so etwas transportieren können. Man hat sich damals mit Russland und der Ukraine - die beiden einzigen Ländern, die im Besitz der An-124 sind vom ukrainischen Flugzeughersteller Antonov - zusammengesetzt und gesagt: „Wir brauchen diese Hilfe.“ Aber wie gesagt - seit 2018 ist Russland nicht mehr Teil von SALIS. Und vielleicht auch das: Es war anfangs nur eine Zwischenlösung, aber mittlerweile ist auch dieser Vertrag erst vor kurzem von der Bundesregierung noch mal um fünf weitere Jahre verlängert worden.

Flocken:

Man muss dazu noch sagen, dass bei der Abkürzung SALIS das I jahrelang für Interim stand, also für Zwischenlösung, bis der A400M kommt. So war es damals in der Öffentlichkeit zumindest verkauft worden. Die Federführung für SALIS hat nämlich Deutschland. Aber man hat dann auch gesehen, dass der A400M nicht Kampfpanzer oder ähnliche schwere Lasten transportieren kann. Von einer Zwischenlösung kann man inzwischen auch nicht mehr sprechen. Daher ist aus dem I von SALIS jetzt auch ein „international“ geworden, Also „Strategic Airlift International Solution“.

Neben SALIS gibt es bei der NATO aber noch eine ähnliche Einrichtung. Ich sage mal eine Art Konkurrenz, denn die NATO betreibt auch noch SAC. Die Abkürzung SAC steht für Strategic Airlift Capability. Das ist eine ganz ähnliche logistische Lösung. SAC hat seinen Sitz in Ungarn auf dem Luftwaffenstützpunkt Pápa. Kommen sich diese beiden Einrichtungen nicht ab und zu mal in die Quere?

Wolf:

Nein, überhaupt nicht. Tatsächlich ist es sogar so, dass sie sich ergänzen. Strategic Airlift Capability verfügt über drei Flugzeuge vom Typ C-17 Globemaster. Dieses Flugzeug ist auch ein Lastenesel, es kann aber nicht ganz so viel tragen wie eine AN-124, aber es sind immer noch 77 Tonnen. Es ist nicht nur das, SAC ganz andere Staaten angehören als SALIS. Also man ergänzt sich. Auch hier es ist auch so, egal, mit wem man spricht, ob man mit den Leu-

ten von SALIS spricht oder ob man auch mit dem Kommando Luftwaffe spricht - der Bedarf nach übergroßen und überschweren Lufttransporten, der hat in der Vergangenheit zugenommen. Und das nicht nur bei uns, sondern auch bei der NATO. Es gibt viele Auslandseinsätze, viele Rüstungsgüter müssen schnell hin und her bewegt werden. Wenn man Leuten spricht, sagen die, es ist gut, dass es SALIS gibt, und es ist gut, dass es SAC gibt – weil sie sich ergänzen. Aber: auch das haben sie alle gesagt, SALIS ist für Deutschland interessanter, weil die Maschinen in Deutschland stationiert sind. Dadurch ist der Zugriff auf diese Maschinen schneller und natürlich auch unkomplizierter.

Weigelt:

Es liegt vor allem auch aber daran, dass Deutschland bei dieser Strategic Airlift Capability (SAC) nicht mitmacht.

Auf wie viele Flugzeuge kann Deutschland denn überhaupt zurückgreifen?

Wolf:

Diese Antonov 124, über die wir schon geredet haben, ist in Leipzig stationierte. Von diesem Typ sind dort ständig zwei Flugzeuge. Aber es ist auch so, dass dieser SALIS-Vertrag Deutschland tatsächlich noch andere Flugzeuge zusichert. Und zwar ist das die An-225, das größte Flugzeug der Welt. Es hat sechs Triebwerke, ist ursprünglich gebaut worden, um die sowjetische Raumfähre Buran zu transportieren. Jetzt stellt es einen Lasten-Rekord nach dem anderen auf, steht im Guinness-Buch der Rekorde. die An-225 ist sogar schon von Deutschland in Anspruch genommen wurde, nämlich als die Corona-Pandemie ausgebrochen ist. Damals hat SALIS tatsächlich medizinische Güter von China nach Deutschland transportiert.

Weigelt:

Und wie sieht es mit den Kosten aus? Rechnet sich SALIS für die Bundeswehr?

Wolf:

Ja, tatsächlich rechnet sich das sogar sehr gut. Zu diesem Ergebnis ist zumindest der Bundesrechnungshof gekommen. Er hat SALIS eine hohe Wirtschaft-

lichkeit attestiert. Ich habe mich mal mit Zahlen beschäftigt und herausgefunden: 2017 hatte Deutschland für SALIS so um die 52 Millionen Euro ausgegeben. Im Folgejahr waren es sogar nur 48 Millionen Euro. Wir haben vorhin über Kosten gesprochen - auch beim A400M. Der kostet rund 170 Millionen Euro – also viel mehr als SALIS. Man darf nicht vergessen, mit dieser Summe hat man ja ständig Zugriff auf diese Flugzeuge. Die fliegen ständig und dadurch ist es interessant. Es ist auch so, dass die Antonow 124 ein gutes Flugzeug ist. Sie ist robust und fliegt einfach sehr lange.

Flocken:

Ja, Christian und das nächste Lufttransport-Projekt steht ja ebenfalls schon vor der Tür. Und natürlich gibt es dafür eine weitere Abkürzung: SATOC: diese fünf Buchstaben stehen für „Strategic Air Transport for outsized Cargo“. Und zwar ist es eine Initiative im EU-Rahmen. Mit vier weiteren Ländern will Deutschland nach einer europäischen Lösung für große und für schwere Luftfracht suchen. Neben Deutschland beteiligen sich noch Frankreich, die Niederlande, Tschechien und Slowenien. Das sind alles Mitglieder dieser Initiative.

Wolf:

Ja, genau, richtig.

Weigelt:

Wir haben jetzt ganz lange über Transportflugzeuge und Logistikkösungen gesprochen. Wie ist denn die deutsche Luftwaffe nach deinem Eindruck beim militärischen Lufttransport aufgestellt?

Wolf:

Natürlich ist der A400M, du hast es vorhin gesagt Andreas, als Pannenflieger deklariert worden. Ich glaube, mittlerweile kommt das Flugzeug langsam an seine Fähigkeiten heran, die gewünscht und auch gebraucht werden. Wir haben im Hintergrund noch das europäische Lufttransportkommando EATC, wo man immer wieder auf Flugzeuge zurückgreifen kann, es gibt SALIS. Ich glaube, was den Lufttransport angeht, ist die Luftwaffe ziemlich gut aufgestellt. Der Meinung ist natürlich auch das Luftwaffenkommando. Oberstleutnant Tischler

hat mir ebenfalls gesagt, dass wir sehr gut aufgestellt sind. Ich denke, auch wenn der Airbus teurer geworden ist als ursprünglich geplant. Und trotz dieser ganzen anfänglichen Schwierigkeiten - es ist ein gutes Flugzeug. Ich glaube, wenn diese ganzen Kinderkrankheit - und das darf man nicht vergessen, die Maschine wird noch nicht so lange ausgeliefert - wenn das behoben ist, wir haben es auch bei vielen anderen Rüstungsprojekten gesehen, sei es jetzt die Korvette 130 oder auch der Eurofighter, dass dieser Airbus A400M ähnlich wie die Transall eine Ära prägen kann.

Flocken:

Eine zuversichtliche Einschätzung. Mal sehen, ob es auch wirklich so kommt.
Danke, Christian Wolf, für deine Recherche zum militärischen Lufttransport.