

Verteidigungsministerin Ursula von der Leyen (CDU) gehörte zu der Verhandlungsgruppe, die sich bei den Sondierungsgesprächen zwischen CDU, CSU und SPD um die Themen Außen, Entwicklung und Bundeswehr kümmerte. Viel Mühe gaben sich die sechs beteiligten Politiker der drei Parteien allerdings nicht bei ihrer Arbeit, vor allem nicht mit dem Militär. In wenigen Absätzen ganz am Ende des 28-seitigen Ergebnisprotokolls finden sich nur einige dürre Floskeln.

VON THORSTEN JUNGHOLT

„Wir betonen den Charakter der Bundeswehr als Parlamentsarmee“, heißt es dort. Und weiter: „Damit sie die ihr erteilten Aufträge in allen Dimensionen sachgerecht erfüllen kann, werden wir den Soldatinnen und Soldaten die bestmögliche Ausrüstung, Ausbildung und Betreuung zur Verfügung stellen.“ Veröffentlicht wurde das Dokument am 12. Januar. Das Versprechen, alles Benötigte werde auch beschafft, stand bereits im Koalitionsvertrag von 2013. Eingelöst wurde es nicht, deshalb wird die neuerliche Versicherung von den Soldaten nur noch mit Galgenhumor kommentiert.

„Wo war eigentlich Verteidigungsministerin von der Leyen, als das verhandelt wurde?“, ätzte Oberstleutnant André Wüstner, der Vorsitzende des Bundeswehrverbandes. Das Sondierungsergebnis bezeichnete er als „Armutzeugnis“. Was er damit meinte, das wurde beispielhaft nur einen Tag später offenkundig. Am 13. Januar veröffentlichte das Bundesamt für Ausrüstung, Informations- und Nutzung der Bundeswehr eine Ausschreibung auf der digitalen Vergabeplattform des Bundes.

Es geht um eine Dienstleistung, erbracht werden soll sie in Afghanistan. Das Beschaffungsamt ist kurzfristig – die Ausschreibung läuft nur bis zum 12. Februar – auf der Suche nach gewerblichen Anbietern, die für die Bundeswehr „Material- und Personentransport mittels Drehflügler im Einsatzgebiet Afghanistan“ übernehmen. Im Klartext heißt das: Die deutschen Streitkräfte sind nicht mehr in der Lage, ihre Soldaten an einem der gefährlichsten Einsatzorte der Welt mit eigenen Hubschraubern von A nach B

Von der Leyens Hubschrauber-Krise

Bundeswehr muss Helikopter von Privatfirmen anmieten, um Einsatz in Afghanistan fortführen zu können – sogar Eliteeinheit KSK betroffen



„Wo war eigentlich von der Leyen, als das verhandelt wurde?“. Die Verteidigungsministerin steht in der Kritik

zu fliegen. „Das deutsche Einsatzkontingent in Afghanistan ist aus operativen Gründen neben militärischen Landtransporten zusätzlich auf zivil-gewerblich durchgeführte Lufttransporte angewiesen“, heißt es in der Ausschreibung. „Dabei ist es nötig, auf Drehflügler zurückzugreifen, die zu Außenlandungen fähig sind.“ Landungen außerhalb der Feldlager – das ist ein Hinweis darauf, dass es nicht nur um den Transport „eurostandardisierter Luftfrachtpaletten“ und militärischer Ausbilder geht. Da muss man schon länger Kapazität hinzukaufen. Sondern es geht auch um die Beförderung der Eliteeinheit Kommando Spezialkräfte, kurz KSK. „Die deutschen Spezi-

alkräfte sind auf kurzfristig verfügbaren zivilen logistischen Lufttransportraum angewiesen, welcher auf deren besondere Bedürfnisse abgestimmt ist“, so das Beschaffungsamt.

Die Hubschrauber müssten bis zu zwölf Personen Platz bieten, rudimentär gegen Beschuss geschützt sein und notfalls auch für die Rettung Verwundeter aus dem Gefecht geeignet sein. Geboten wird im Gegenzug ein Vertrag ab dem 1. Juli für zunächst sechs Monate, mit der Option auf eine Verlängerung auf eine Gesamtdauer von drei Jahren. Zuschlagskriterium ist der niedrigste Preis. Das also ist die im Sondierungspapier sogenannte „bestmögliche Ausrüstung“.

Davon waren die deutschen Soldaten am Hindukusch allerdings auch bislang schon weit entfernt. Die Transporte besorgen derzeit die Bundeswehrhubschrauber des Typs CH-53. Die schweren Lastenesel wurden in den 1960er-Jahren konzipiert und stehen kurz vor der Ausmusterung. Obwohl die Maschinen aus einem vordigitalen Zeitalter stammen, schwören die Soldaten auf die Flieger des US-Herstellers Sikorsky. Sie gelten als zuverlässig und sicher. Doch ihre Besatzungen sind seit Jahren im Afghanistan-Einsatz. Ruhe- und Regenerationszeiten werden schon lange nicht mehr eingehalten. Und die betagten Maschinen müssen in die Wartung.

Die Luftwaffe mochte die Lage nicht kommentieren. Der Inspekteur der Teilstreitkraft hatte das Ministerium allerdings bereits vor einem Jahr darauf hingewiesen, dass die Fähigkeit erschöpft sei und abgelöst werden müsse. Auch Bundeswehrverbandschef Wüstner warnte im Herbst 2017: „Es muss ganz dringend eine Lösung dafür gefunden werden, wie der derzeit durch Deutschland gestellte Lufttransport mit dem Hubschrauber CH-53 reduziert oder ganz durch eine andere Nation übernommen werden kann. Unser CH-53-Paket in Afghanistan braucht schnellstmöglich eine Regenerationsphase in personeller und materieller Hinsicht.“ Die politische Führung aber ignorierte die Mahnungen. Erst nach von der Leyens Afghanistan-Besuch im Dezember, bei dem Piloten und Bordtechniker der CDU-Politikerin ihren Unmut über nicht mehr zumutbare Einsatzbelastungen vortrugen, lud die Ministerin die Luftwaffenexperten zu einem Krisengespräch in den Berliner Bendlerblock. Die Ausschreibung für gewerbliche Anbieter ist das Resultat.

Zu erwarten ist nun, dass der amerikanische Luftfahrtveteran CH-53 durch einen russischen Oldtimer ersetzt wird. Die meisten Firmen, die derart spezialisierte Dienstleistungen anbieten, betreiben den in der Sowjetunion entwickelten Mil Mi-8, Nato-Codename „Hip“. Hip ist dieser Hubschrauber aber auch nicht mehr, er wurde ebenfalls Mitte des letzten Jahrhunderts konzipiert. Auch in der Bundeswehr findet sich noch ein Modell des Mi-8: in Berlin-Gatow, dort ist das Luftwaffenmuseum beheimatet.

Immerhin gilt auch der Mi-8 als zuverlässig. Das unterscheidet ihn von modernen Systemen der Bundeswehr wie dem Transporthubschrauber NH-90 oder dem Kampfhubschrauber Tiger. Weil zu wenig dieser technisch noch nicht ausgereiften Maschinen für den täglichen Übungsbetrieb zur Verfügung stehen, mietete das Verteidigungsministerium gerade 6500 Flugstunden auf zivilen Hubschraubern an – bei den Pannenhelfern des ADAC.

Ein weiterer Grund für diese ungewöhnliche Maßnahme: Obwohl die fliegenden Waffensysteme als noch nicht einsatzreif gelten, schickte von der Leyen je vier Tiger und NH-90 in den Einsatz im afrikanischen Mali.

Seit März (NH-90) beziehungsweise Mai 2017 (Tiger) sind die Heeresflieger mit ihren Maschinen in Gao am Rande der Sahara stationiert – entgegen dem militärischen Rat des zuständigen Heeresinspektors übrigens. Der war der Auffassung, das Personal reiche nicht aus für einen solchen Einsatz. Schließlich stimmte er zähneknirschend zu, allerdings mit dem Hinweis, das Abenteuer auf zwölf Monate zu beschränken. Zwischen Ende Februar und Ende April müssten die Hubschrauber also abgezogen werden. Von der Leyen jedoch hat den Vereinten Nationen zugesagt, die Fähigkeit bis „Mitte 2018“ zu gewährleisten.

Das ist jetzt das Problem. Zwar konnte die Ministerin die Belgier dafür gewinnen, die Bundeswehr ab März für vier Monate mit zwei NH-90-Hubschraubern in Gao zu entlasten. Die UN aber haben bislang noch keine Nation vorgestellt, die die Deutschen dauerhaft ablösen könnte. Zwischenzeitlich hatte Jordanien seine Bereitschaft erklärt, die aber nach einer Erkundungsmission vor Ort wieder zurückgezogen.

Einfach ohne Nachfolger abziehen geht aber auch nicht, weil die Hubschrauber die Rettung Verwundeter sicherstellen. Ohne die Maschinen könnten die deutschen Soldaten ihr Feldlager nicht mehr verlassen. Die ganze Mission wäre sinnlos. Risikoreich ist sie ohnehin, wie der Absturz eines Tigers im Sommer 2017 belegte: Beide Piloten kamen ums Leben. Aufgeklärt ist der tragische Vorfall bis heute nicht.

Eine längere Verweildauer der Hubschrauber in Mali wiederum hätte verheerende Konsequenzen. Im Verteidigungsministerium kursiert ein vertraulich gestempeltes Papier, in dem mit deutlichen Worten vor den Folgen einer solchen Entscheidung gewarnt wird. Demnach stünden die Waffensysteme dann aufgrund fehlender Flugstunden der Besatzungen in der Heimat und der notwendigen Generalüberholung des Geräts auf Jahre nicht mehr zur Verfügung.

Die Sondierer von Union und SPD scheint die desaströse Einsatzbereitschaftslage der Hubschrauber von Luftwaffe und Heer nicht weiter besorgt zu haben. In ihrem Papier steht zu lesen, dass die Einsätze in Afghanistan und Mali nicht nur verlängert, sondern noch ausgebaut werden sollen.

ANZEIGE

BLEIBT ALLES
BEIM NEUESTEN.

N24 WIRD
WELT