

URL: http://www.fr-online.de/top_news/?em_cnt=1218330

Kampfpiloten

Der lange Weg zum Abschluss

VON AXEL P. SCHRÖDER



Flieger (dpa)

Erst sackt das Blut in die Beine, dann sinkt der Augeninnendruck, und nach einer halben Minute sehen die Piloten nur noch Schwarz-Weiß. Kleine Sternchen tanzen im Blickfeld, die Sicht verschwimmt. Nach einer Minute schalten die Augen einfach ab. Nicht auf Schwarz oder Weiß, sie leiten einfach keine Bilder mehr weiter ans Piloten-Hirn.

In engen Kurven am Himmel mit rund 900 Kilometern pro Stunde wirkt ein Vielfaches der Erdanziehungskraft auf die Körper von Phantomjet-Piloten, sagt Stefan Klix vom Jagdgeschwader 71 Richthofen in Ostfriesland.

Im Ernstfall gehören er und sein Waffensystemoffizier Michael Freiherr von Maltzahn zu denen, die die Abschlusspläne von Verteidigungsminister Franz Josef Jung ausführen sollen. Ein bis zweimal pro Tag trainieren die Phantomjet-Mannschaften im norddeutschen Wittmund und in Neuburg an der Donau Luftkämpfe und Abfangjagden, vorn lenken die Piloten, hinten assistiert ein Waffensystemoffizier.

Stefan Klix und Michael Freiherr von Maltzahn sind seit drei Jahren ein eingespieltes Team. Beide sind Ende zwanzig, durchtrainiert, haben wache Augen. Wenn Reporter nach Wittmund kommen, werden die Jetpiloten von Pressestabsoffizier Frank Sarach begleitet. Er soll eingreifen, wenn die Fragen zu sehr in Richtung Luftsicherheitsgesetz zielen.

Draußen im Hangar stehen Klix und von Maltzahn unter den Tragflächen des mattgrauen 26-Tonnen-Jets und erklären die Bewaffnung: "Unter den Flügeln haben wir zwei Luft-Luft-Raketen für Trainingszwecke, und vorn in der Spitze sind Radar und Bordkanone installiert. Das ist die Standardausrüstung, plus zwei Zusatztanks unter den Tragflächen."

Ein Meter hinter Maltzahn steht Pressestabsoffizier Sarach. Aufmerksam hört er zu, auch wenn er die Phantomjets schon in- und auswendig kennt. Das Fluggerät schafft fast zweifache Schallgeschwindigkeit und ist sehr wendig. In engen Kurven helfen nicht nur die sogenannten G-Hosen, die sich in extremen Kurven automatisch aufpumpen, Bauch und Oberschenkel zusammenpressen und den Blutsturz in die Beine bremsen sollen, sondern auch die richtige Atemtechnik: schnell einatmen, die Luft anhalten und in die Lunge pressen. Und spätestens, wenn die Schwarz-Weiß-Sicht sich ankündigt, stoppen die Piloten ihre Steilkurven. Schließlich trainieren sie nur und kennen ihre Belastungsgrenzen.

Eine Woche lang verbringen sie in der Trainingsgruppe, dann folgt eine Woche auf Alarmrotte, wie das heißt: 24 Stunden in Bereitschaft für den Ernstfall, mit jeweils einem Tag Pause zwischendurch. Jeden Tag schrillt die Alarmglocke durch ihren Bereitschaftsraum. Vier Piloten streifen dann ihre G-Hosen über und rennen nach draußen. Fünf Minuten brauchen sie, um in die zwei Jets zu klettern. Dann den Helm aufzusetzen, die Hydraulikschläuche ihrer Hosen einzustöpseln. Noch mal fünf Minuten später sind die zwei Phantom F4 in der Luft.

Erst dann kommt der Einsatzbefehl, erst dann ist klar, ob es einer von vielen Trainingsstarts ist oder ob tatsächlich ein Passagierflugzeug ihre Hilfe braucht oder auf falschen Kurs geraten ist. Manchmal funken die Linienjetpiloten nur auf der falschen Frequenz. Oder sie programmieren ihre Transponder verkehrt, mit denen die Luftraumüberwachung jeden Jet über Deutschland identifizieren kann.

Meistens löst schon die zivile Luftsicherheit die Probleme am Himmel. Nur wenn die nicht mehr weiter kommt, wird das Militär informiert. 20-mal ist das im vergangenen Jahr passiert, nur achtmal in diesem, und immer ging es um banale Pilotenfehler. Mit realer Terrorgefahr haben die Piloten keiner Erfahrung.

13 Monate lang, bis Februar 2006, immerhin galt er schon einmal: der sogenannte Abschlussparagraf im Luftsicherheitsgesetz, ein, wenn man so will, rot-grüner Paragraf. Fast ein Jahr lang hätte er kommen können, der Feuerbefehl für Klix und Maltzahn. Feuer frei auf einen entführten Linienflieger. Dann hat das Bundesverfassungsgericht den Abschlussparagrafen streichen lassen. Am Training hat das nichts geändert, sagt von Maltzahn. "Eigentlich fliegen wir seit dem Urteil aus Karlsruhe nicht anders."

Der Pilot schaut kurz rüber zum Pressestabsoffizier. Sarach schweigt und nickt kurz. Alles im grünen Bereich. Waren die Piloten erleichtert, als Karlsruhe den Abschluss aus ihrem Repertoire verbannte? Maltzahn zögert, denkt nach. Dann denkt er laut nach: über einen Schießbefehl, über das Risiko für die Abfangjäger, ohne Not das Leben von Unschuldigen per Knopfdruck auszulöschen. Über das Dilemma, ohne Abschlusserlaubnis mit ansehen zu müssen, wie ein Terrorjet vielleicht tausenden Menschen das Leben kostet. Geärgert hat sich der Waffensystemoffizier nicht über das Karlsruher Urteil. Erleichtert war er auch nicht. "Es kommt immer drauf an, was dann tatsächlich mit einem Flieger passiert. Und das weiß man nicht."

Aufpasser Frank Sarach kneift die Augen zu und kraust die Stirn, noch lächelt er. Auch als plötzlich die Frage nach der persönlichen Verantwortung im Raum steht. Pilot Stefan Klix äußert sich vorsichtig: "Da kann ich ja nur für mich reden. Und ich persönlich handle strikt nach dem Prinzip von Befehl und Gehorsam. Und das alles in einem rechtlichen Rahmen. Und weil der nie angetastet war, hatte ich damit auch keine Probleme."

Nun schüttelt Pressemann Sarach den Kopf, hebt beide Hände und wehrt freundlich ab. "Bitte quälen Sie die beiden nicht länger. Bitte!" Mehr Fragen sind nicht drin, und außerdem steht der Start kurz bevor.

Die Triebwerke dröhnen, Klix und Maltzahn klettern über die signalgelbe Leiter ins Cockpit. Eine Minute später rollt der Jet über den grauen Asphalt in Startposition. In kurzen Abständen donnern vier Phantomjets über die Piste, heben ab und verschwinden schnell im dichten Wolkengrau. Pressemann Sarach atmet durch.

Einen Kilometer entfernt, im Einsatzbesprechungsraum hinter dicken Bunkertüren, wartet Oberstleutnant Gerhard Rhoual. Der 48-jährige Vorgesetzte von Klix und Maltzahn darf reden, bei ihm muss Frank Sarach nicht aufpassen. Rhoual lehnt sich zurück und erklärt die

Probleme der Abfangjagd: "Die Reaktionszeit ist ein kritischer Faktor. Wenn man den 9/11-Fall auf Europa überträgt, hätten wir einen Start in Zürich mit Flugrichtung Wien. Und Höhe Innsbruck dreht der Flieger links ab und fliegt nach München und fällt da irgendwo rein. Und in dieser Situation wäre eine Reaktionszeit eigentlich nicht gegeben."

Zehn Minuten brauchen auch die Piloten der zweiten deutschen Alarmrotte in Neuburg an der Donau, um in der Luft zu sein. Nur acht Minuten bräuchte ein Terrorpilot von Innsbruck nach München. Nicht eingerechnet ist dabei der Vorlauf eines Alarmstarts: wenn ein Linienflugzeug über Deutschland vom Kurs abkommt, versucht erst einmal die zivile Luftraumüberwachung die Lage zu klären. Kommt die nicht weiter, werden die Militärs informiert.

Dann erst starten zwei Phantomjets zur Sichtidentifizierung und funken die Piloten nochmals an. Wenn die noch immer nicht reagieren, folgt das Abfangmanöver, die nächste "Eskalationsstufe". Rhoubal: "Man setzt sich links vor und leicht unter das Flugzeug. Dann wackelt man einmal mit den Flächen. Das internationale Zeichen für: Sie wurden gerade abgefangen, Sie müssen mir jetzt folgen! Das bestätigt der Pilot ebenfalls mit dem Wackeln der Flächen. Dann wird der Abfangjäger in einer leichten Kurve wegfiegen und das Flugzeug wird folgen."

Tut es das nicht, bleibt den Piloten nur noch die letzte Eskalationsstufe: "Sie bewegen sich leicht in die Passagiermaschine rein - natürlich, ohne sie zu rammen -, und dann wird sie zucken!", sagt Rhoubal und räumt ein, dass hier die Psychologie die entscheidende Rolle spielt. Fraglich sei deshalb immer, ob sich ein zum Tod entschlossener Terrorpilot von einem solchen Manöver beeindrucken lassen würde.

In dieser Phase, so Rhoubal, gibt schon ein Drei-Sterne-General die Befehle und je nach Einschätzung der Militärs ist dann auch Verteidigungsminister Jung informiert. Oder sein Vertreter in derartigen Situationen: Außenminister Frank-Walter Steinmeier.

Dass ein Abschussbefehl doch noch möglich wird, daran arbeiten Franz Josef Jung und Innenminister Wolfgang Schäuble genauso wie Justizministerin Brigitte Zypries. Eine Möglichkeit wäre die Änderung von Artikel 87 Grundgesetz: Danach darf nach geltendem Recht die Bundeswehr nur bei Naturkatastrophen und im Verteidigungsfall in Innern eingesetzt werden. Schäuble will das Gesetz auf Terroranschläge ausweiten. Und Zypries schwebt eine Art Kompromiss vor: eine Abschusserlaubnis einzig für den Fall, dass nur Terroristen an Bord eines Fliegers sind.

Dies aber müssten Piloten wie Klix und Maltzahn überprüfen und ihre Einschätzung per Funk an die Minister schicken. Am Ende hinge alles von ihrer Lageeinschätzung über den Wolken ab, von der Sicht der Jetpiloten auf den potenziellen Terrorflieger bei rund 800 Kilometern pro Stunde und 50 Meter Sicherheitsabstand.

"Wie wollen Sie da in einen Airliner reingucken und nachschauen, ob nur Terroristen drinsitzen?", fragt Gerhard Rhoubal - und gibt sich die Antwort selbst: "Im Prinzip kann man das nicht feststellen. Und das nächste Problem ist: Ein Terrorist wird nicht kommunizieren, was er mit diesem Flugzeug vorhat."

Oberstleutnant Rhoubal zuckt mit den Schultern. Was soll er noch sagen? "Das Verfassungsgericht hat ja alles nochmal untersucht und schaffte damit für uns eine neue Rechtslage. Die ist genauso verbindlich wie die alte Rechtslage. Dementsprechend wird verfahren." Und dann wird er doch noch grundsätzlich, Abschussparagraf hin oder her: "Sie können nicht Leben gegen Leben aufwiegen. Artikel 1 unseres Grundgesetzes verbietet das!"

Der juristische Weg zu einem Abschuss von Terrorflugzeugen ist noch lang, wenn überhaupt jemals eine verfassungsrechtlich einwandfreie Neuregelung zustande kommt. Was bleibt, sind die praktischen Probleme im Kampfeinsatz, so oder so. "Das sind Unwägbarkeiten ohne Ende", sagt Gerhard Rhoubal, "eine Gleichung mit ausschließlich Unbekannten. Und die kann man in der kurzen zur Verfügung stehenden Zeit gar nicht lösen."

Zwei Tage nach Franz Josef Jungs Abschuss-Bekanntnis durfte das Fernsehen noch startende Phantomjäger filmen. Vorerst aber wird es das nicht mehr geben. Auch alle Interviewanfragen für die Alarmrotten in Neuburg und Wittmund lehnt das Verteidigungsministerium zurzeit ab.

Bundesinnenminister: **Debatte über Flugzeugabschuss "missverständlich"**

[document info]
Copyright © FR-online.de 2007
Dokument erstellt am 30.09.2007 um 17:08:02 Uhr
Letzte Änderung am 30.09.2007 um 23:18:42 Uhr
Erscheinungsdatum 01.10.2007