

General Johannes Steinhoff und die Luftwaffe

"Ich bin heute zum Inspekteur der Luftwaffe ernannt worden. In mehreren Unterredungen mit dem Herrn Bundesminister der Verteidigung wurden die Grundlagen meiner künftigen Arbeit erörtert. Für entscheidend halte ich, das bisher Erreichte zu festigen und auszubauen. Zeit ist dafür erforderlich, aber auch guter Wille, er ist in hohem Maße in der Luftwaffe vorhanden. Der gute Wille der Luftwaffe genügt jedoch nicht! Ich brauche auch das Verständnis aller, um den gegebenen Auftrag erfüllen zu können."

Mit diesem Tagesbefehl leitete Generalleutnant Johannes Steinhoff am 2. September 1966 seine Amtszeit ein. In der Luftwaffe hat sein Name seither einen guten Klang, weil sie mit ihm die Lösung der "Starfighter-Krise" verbindet. Die Lage war für den neuen Inspekteur der Luftwaffe indes 1966 schwierig. Sein Vorgänger, Generalleutnant Werner Panitzki, war in den einstweiligen Ruhestand versetzt worden, in der Luftwaffe selbst gab es große Probleme: 1961 wurde das Strahlflugzeug Lockheed F-104G STARFIGHTER eingeführt, bis zum 17. Juli 1966 waren 64 Maschinen abgestürzt bzw. beschädigt worden, 54 davon in den letzten zwei Jahren. Am 18. Juli 1966 stürzte Oberleutnant Siegfried Arndt über der Nordsee ab. Er konnte zwar den Schleudersitz betätigen, sich aber bei der Landung nicht mehr von dem Fallschirm trennen und ertrank. Das Minensuchboot "Düren" hatte ihn bereits gesichtet, überfuhr ihn und verlor den Kontakt. Erst 17 Tage später wurde sein Leichnam auf einer Hallig angespült. Dieser Absturz brachte das Fass "Starfighter-Krise" medienwirksam zum Überlaufen.

Steinhoffs Lebensweg bis 1966

Johannes Steinhoff wurde am 15. September 1913 im thüringischen Bottendorf geboren. Ab 1932 studierte er Literatur- und Sportwissenschaften in Jena, brach dieses allerdings 1934 aus finanziellen Gründen ab. Er trat in die Marine ein, wurde zum Seeflieger ausgebildet, wechselte 1936 zur Luftwaffe und wurde Jagdflieger. 1939-1945 diente er überwiegend in der Truppe als Pilot, Staffelkapitän, Gruppenkommandeur und Geschwaderkommodore in Jagdgeschwadern in Frankreich, an der Ostfront, in Italien und in der "Reichsverteidigung". Zuletzt war er als Oberst Jagdflieger im Jagdverband 44. Im April 1945 geriet seine Me 262 beim Start in München-Riem in Brand. Steinhoff erlitt schwerste Brandverletzungen, die ihn zeichneten. 1945 bis 1947 lag er in Lazaretten, bevor er in einem Majolikabetrieb in Süddeutschland Keramikmalerei erlernte. Ab dem Sommer 1951 begannen die Verhandlungen über die Europäische Verteidigungsgemeinschaft (EVG), weswegen Steinhoff ab Juni 1952 beim "Bevollmächtigten des Bundeskanzlers für die Klärung der mit der Vermehrung der alliierten Truppen zusammenhängenden Fragen" als Gutachter eintrat und an den EVG-Verhandlungen in Paris teilnahm. Nach dem Scheitern der EVG folgte ab 1955 der Aufbau der Bundeswehr als Teil der NATO. 1955 war Steinhoff wieder Soldat und im BMVg für die Planung der Luftwaffe zuständig. Als Brigadegeneral wurde Steinhoff 1960 deutscher Militärischer Bevollmächtigter im NATO-Militärausschuss in Washington und damit Vertreter der deutschen militärischen Interessen. Die US-Amerikaner vertrauten ihm und informierten ihn frühzeitig über ihre militärpolitischen Überlegungen, als sie Anfang der 1960er Jahre den Strategiewechsel weg von der Massiven Nuklearisierung ("Massive Retaliation") hin zur stärker das konventionelle Einsatzspektrum betonende "Flexible Response" einleiteten, der erst 1967 für die NATO umgesetzt wurde. Von 1963 bis 1965 war er Kommandeur der 4. Luftwaffendivision in Aurich, deren Verbände sich zwischen Nordsee und Ruhrgebiet befanden. Es schloss sich die Verwendung als Chief of Staff und Deputy Commander der Allied Air Forces Central Europe im Hauptquartier der NATO-Streitkräfte Europa Mitte an.

War er als Divisionskommandeur noch für die Einsatzbereitschaft seiner Truppe verantwortlich, so konnte Steinhoff nun die Luftwaffe mit anderen Luftstreitkräften vergleichen. Dem Inspekteur der Luftwaffe, Generalleutnant Werner Panitzki, teilte er regelmäßig seine Bewertungen mit. Die deutsche Flugabwehrraketentruppe zum Beispiel stellte einen großen Anteil an der integrierten NATO-Luftverteidigung, dem ihr Zustand, speziell die Infrastruktur der Nike- und HAWK-Stellungen, noch nicht entsprach. Einsatzbereitschaft und Leistungsfähigkeit der F-104-Verbände sah er ebenso kritisch. Die NATO stellte an sie hohe Anforderungen, zumal gerade sie für den Einsatz mit Nuklearwaffen vorgesehen waren. Die Luftwaffe hatte jedoch generelle Probleme mit dem STARFIGHTER und seiner Technik.

In seinen "Gedanken zur Situation der Luftwaffe", ging er im Februar 1966 darauf ein: "Die durch die STARFIGHTER-Unfälle ausgelöste Diskussion hat die Beantwortung der Frage herausgefordert, ob die Luftwaffe überhaupt in der Lage ist, ein solches Flugzeug 'zu verdauen'. Ohne die Komplexität der Unfall-Ursachen und zahlreichen beitragenden Faktoren zu verkennen, möchte ich zu einigen problematischen Fragen der Führung, Organisation und Ausbildung Stellung nehmen, da sie in hohem Maße für das Dilemma verantwortlich sind, in dem sich die Luftwaffe heute befindet. Ich suche also nicht so sehr im Bereich der Technik, Beschaffung und ministeriellen Organisation nach Unzulänglichkeiten und Versäumnissen, sondern in dem Bereich, der in erster Linie militärischer Verantwortung untersteht." Und weiter: "Im April 1960 überreichte ich dem Inspekteur der Luftwaffe eine Meldung, in der ich meine Sorge über die Entwicklung der Luftwaffe zum Ausdruck brachte. Meinen Bedenken wegen

der alarmierenden Entwicklung der Personalentwicklung wurde nicht Rechnung getragen. (...) Es gelang nicht, die damals schon gefährlich aufgeblähten Aufstellungsplanungen einzuschränken, da mehrere Verantwortliche die Situation anders beurteilten als ich; ich fand (...) nicht die notwendige Unterstützung."

Steinhoff wollte die Luftwaffenführung nicht belehren: Die Luftwaffe hatte 1958 die Einführung der F-104 befürwortet. Sie hoffte, ihre bisher vier verschiedenen Kampfflugzeugtypen durch ein Mehrzweckflugzeug zu ersetzen. Steinhoff selbst, aber auch die Opposition im Bundestag waren für diese Lösung. Nun aber stellten sich gravierende Probleme ein, für die auch Steinhoff Mitverantwortung trug. Er allein aber benannte die Probleme und forderte Lösungen, denen die Organisationsstruktur im Wege stand. Sein Sachverstand als Pilot und Truppenführer halfen ihm dabei.

Starfighter-Krise

Die Einführung des STARFIGHTER hatte die Bundeswehr vor ungeahnte Probleme gestellt. Die Maschine bedeutete den Sprung in das Überschallzeitalter, sie besaß eine umfangreiche elektronische Ausrüstung, neue Waffen und Kameras. Vorher hatte die Luftwaffe Flugzeuge, nun bekam sie ein "Waffensystem". Ursprünglich sollte die F-104 dazu dienen, hochfliegende sowjetische Bomberflotten mit Luft-Luft-Raketen zu bekämpfen. Bei der Einführung besaß die Sowjetunion bereits Interkontinentalraketen, womit dieser Auftrag entfiel. Die Maschine hatte erhebliches Potenzial, Steigfähigkeit und Geschwindigkeit waren atemberaubend. Die Testpiloten der Luftwaffe waren von dem Flugzeug geblendet, das während der Entscheidung zum Kauf bereits im Dienst der US Air Force stand. "Alternativen" gab es nur in Form leistungsschwächerer Prototypen. Die F-104 bot überdies die Möglichkeit, im Rahmen der nuklearen Teilhabe enger mit den USA zu kooperieren. Man war von dem Flugzeug begeistert, obwohl man wusste, dass umfangreiche Änderungen notwendig waren, um es für die zugeordneten Aufgaben zu befähigen. Gleichwohl glaubte man, es als Mehrzweckflugzeug nutzen zu können.

Nachdem die ersten Fluglehrer in den USA bei der Firma Lockheed geschult worden waren, folgte ab dem Sommer 1960 die Einführung. Die Waffenschule 10 in Oldenburg stellte in Nörvenich eine 4. Staffel auf, um die Piloten, die die erheblich langsameren F-86F oder F-84F gewohnt waren, umzuschulen. Das Jagdbombergeschwader 31 "Boelcke" in Nörvenich war am 20. Juni 1962 als erster STARFIGHTER-Verband einsatzbereit. In schneller Folge wurden nun fünf Jagdbombergeschwader von der Republic F-84F Thunderstreak auf STARFIGHTER umgerüstet. Es folgten die F-86-Jagdgeschwader und zuletzt die Aufklärungsgeschwader mit ihren RF-84F Thunderflash. Die vielen Abstürze in den Jahren von 1964 bis 1966 verwiesen auf komplexe Ursachen: Pilotenfehler wie Bodenberührungen, Zusammenstöße in der Luft; technische Fehler wie offene Schubdüsen, Triebwerk-, Instrumenten- oder Nachbrennerausfall u. a. traten auf. Die Masse der Abstürze ging auf das Konto vermeintlich technischer Gründe. Die Ursachen lagen jedoch in der Binnenorganisation der Luftwaffe. Es fehlten qualifizierte Techniker und in der Folge genügend einsatzklare Maschinen, die Piloten flogen demnach zu wenig und erwarben zu wenig Erfahrung im Umgang mit dem Flugzeug. Es gab auch zu wenig Triebwerkvorwärmgeräte, um die Maschinen entsprechend vorzuheizen, von Hallen ganz zu schweigen. Die teuren "Vögel" standen überwiegend im Freien! Hinzu kam ein aus Sicht der Piloten unzureichender Schleudersitz, bei dem die Sitz-Mann-Trennung nicht reibungslos funktionierte; es kam vor, dass der Sitz den Piloten erschlug. Das Problempaket F-104 war also sehr komplex und nicht mit einigen wenigen Maßnahmen zu beheben. Der Deputy SACEUR, Sir Thomas Pike, beschrieb 1966 die Krise: "Hoher politischer Druck, einen entsprechend hochwertigen Beitrag auch im Rahmen der nuklearen Abschreckung zu leisten, geringe Erfahrungen mit technischen Systemen der F-104-Generation auf Grund der Unterbrechung zwischen 1945 und 1956 sowohl im fliegerischen als auch im technischen Bereich und zu wenige verfügbare Flugstunden für das tägliche Training. Dazu bestand die Führung der Luftwaffe nicht aus auf modernen Mustern erfahrenen Flugzeugführern." Dies war eine gefährliche Kombination, die zu einer hohen Verlustrate führte, und eine verbale Spitze gegen den Inspekteur der Luftwaffe, Generalleutnant Panitzki, der noch Anfang 1966 versucht hatte, mit einem Systembeauftragten, Generalmajor Dietrich Hrabak, für das Waffensystem F-104 der Situation Herr zu werden. Hrabak hatte zwar schnell zahlreiche Einzelmaßnahmen definiert; der Umsetzung stand die Bürokratie im wahrsten Sinne im Wege. Der Leidtragende, Panitzki, konnte bei Verteidigungsminister Kai-Uwe von Hassel kein Gehör finden und reichte am 12. August 1966 seinen Abschied ein. Der Minister lehnte ab, Panitzki tat, was verständlich, aber nicht opportun war: Er gab ein Interview, in dem er auf Situation und Lösungsvorschläge einging und das eigene Ministerium angriff. Die Folge war am 24. August 1966 seine Versetzung in den einstweiligen Ruhestand.

An der Spitze der Luftwaffe

An diesem Tag wurde Johannes Steinhoff zum Minister befohlen. Er solle die Luftwaffe übernehmen und die Krise meistern. Aus einem Tag Bedenkzeit wurden zehn. Steinhoff forderte vom Minister konkrete Vollmachten, um die Luftwaffe den Erfordernissen der Zeit anzupassen. Angesichts der militärischen Zwänge und des politischen Drucks gab von Hassel den Forderungen des Generals nach, der den Umbau der Luftwaffe in Angriff nahm, um die Strukturprobleme zu lösen. Steinhoff begann mit der Behebung der STARFIGHTER-Probleme. Die Einführung eines technischen Gefechtsstandes in den

Geschwadern und die Zentralisierung der Logistik auf Verbandsebene ging einher mit der Verbesserung der Techniker-Ausbildung. Hinzu kam die Einstellung einiger hundert ziviler Techniker aus der Luftfahrtindustrie. Durch Kooperation zwischen der Firma Lockheed und den Geschwadern wurde schnell die Klarstandsrate um 50 Prozent erhöht. Der Absturz von Arndt führte zur Ausrüstung der Piloten mit Seenotausstattungen mit Peilsendern, neuen Fallschirmtrennschlössern, signalroten Overalls für den Flugbetrieb und zur Einführung eines Lehrganges "Überleben See". Hinzu kam die Ausstattung aller F-104 mit dem sichereren Martin-Baker-Schleudersitz GQ7A. "Fliegen, Fliegen, Fliegen", lautete Steinhoffs Lösung. Um das Waffensystem zu beherrschen, musste der Pilot fliegerische Erfahrung gewinnen. Dazu waren Flugstunden erforderlich, Voraussetzung waren genügend flugklare Maschinen. Diese konnten nur durch eine effiziente Geschwaderorganisation im Bereich Technik und durch qualifiziertes Personal bereitgestellt werden. Es hatten Flugzeugtechniker gefehlt, die das "Waffensystem STARFIGHTER" beherrschten. Kein Kommodore konnte einfach Fachleute einstellen, dazu bedurfte es des Inspektors der Luftwaffe an höchster Stelle. Steinhoff vollzog ab 1968 den Umbau der Organisation der Luftwaffe, in der er bereits 1964 strukturelle Defizite erkannt hatte, wie eben auch Werner Panitzki seit 1963, und die nach seiner Auffassung die wirklichen Ursachen für die "Starfighter-Krise" waren: Die Luftwaffe wurde in Luftangriffs- bzw. Luftverteidigungsdivisionen gegliedert und strukturiert. Die Lufttransportverbände wurden unter einem Lufttransportkommando zusammengefasst. 1970 folgte mit der Luftwaffenstruktur 70 der große Wurf: Die Einsatzluftwaffe wurde unter dem Kommando Luftflotte zusammengefasst. Sie trat die Nachfolge der Luftwaffengruppenkommandos Nord und Süd an, die, aufgrund ihrer Angliederung an die beiden Allied Tactical Air Forces (ATAF), die 2. ATAF british guided und die 4. ATAF USAF-styled, unterschiedlich geprägt waren. Die Luftwaffe bestand damals operativ sozusagen aus zwei Luftwaffen. Die logistischen Verbände und Einrichtungen der Luftwaffe wurden dem Luftwaffenunterstützungskommando unterstellt. Unter dem neu formierten Luftwaffenamt fanden sich diejenigen Verbände, die Ausbildungs-, fernmeldeelektronische, Führungs- und Lufttransportaufgaben für die Luftwaffe und die übrige Bundeswehr wahrnahmen. Diese "Kommandolösung", die Steinhoff in Anlehnung an die funktionale Ausrichtung der USAF durchsetzte, sollte sich in der Luftwaffe bewähren und bis 1991 Geltung haben. Tatsächlich war die Luftwaffe fortan effizienter gegliedert, die Zuständigkeiten waren dort angesiedelt, wo sie gebündelt dem System dienten. Diese Kraftanstrengung, der Umbau der Luftwaffe, vollzog sich indessen erst nach dem Abschied Steinhoffs aus der Luftwaffe. Er hatte den Umbau im Auftrag ausgelöst, die Strukturen vorgegeben und konnte nunmehr von seinem neuen Amt aus den erfolgreichen Umbau verfolgen.

Chairman der NATO

Helmut Schmidt, zwischen 1969 und 1972 Bundesverteidigungsminister, sagte einmal über Steinhoff: "Der steckt zehn Staatssekretäre in die Tasche!" Die in dieser Aussage enthaltene Wertschätzung verdeutlicht, dass der machtbewusste SPD-Politiker in dem Luftwaffengeneral einen durchaus erfolgreichen, aber eben auch konstruktiv kritischen Mitstreiter im Ministerium gefunden hatte. Nach vier Jahren an der Spitze der Luftwaffe wurde Steinhoff am 24. September 1970 zum Vorsitzenden des Militärausschusses der NATO gewählt. Am 1. April 1971 trat er sein Amt an. Die folgenden drei Jahre bis zu seiner Pensionierung am 31. März 1974 waren von seinen Sorgen um den Zustand der NATO geprägt. Nationale Differenzen, militärpolitische Zwänge und vor allem die aus seiner Sicht nicht immer angemessenen Anstrengungen der Partnernationen prägten einen NATO-kritischen Steinhoff. Sein Buch "Wohin treibt die NATO?" spiegelt dieses wider. Am 31. März 1974 schied General Johannes Steinhoff aus dem Dienst. Medien und Kameraden schätzten Johannes Steinhoffs analytische Schärfe, militärpolitischen Weitblick, persönliche Integrität und Courage als herausragende Charaktereigenschaften. Die Zeitzeugen sehen in ihm eine herausragende, aber auch komplexe Persönlichkeit. Sie stimmen dabei alle darin überein, dass es wohl die Schrecken des Krieges einschließlich seines persönlichen Schicksals waren, die ihn prägten. Sein Ziel war eine funktionelle, leistungsfähige Luftwaffe in der Bundeswehr, eine den Ansprüchen gerecht werdende Technik und ein für die Aufgaben bestmöglichst qualifiziertes Personal. Dieses Ziel hat er erreicht.

Oberstleutnant Dr. Heiner Möllers, Dezernent für Politische und Historische Bildung im Luftwaffenamt

Literatur:

Bernd Lemke/Dieter Krüger/Heinz Rebhan/Wolfgang Schmidt, "Die Luftwaffe 1950-1970", Konzeption, Aufbau, Integration, München 2006 (Sicherheitspolitik und Streitkräfte der Bundesrepublik Deutschland, Bd 2)

Johannes Mohn (Hrsg.), "Deutsche Starfighter", Die Geschichte der F-104 in Luftwaffe und Marine der Bundeswehr. Recherchiert und geschrieben von Klaus Kropf, Köln 1994.

Johannes Steinhoff, "Wohin treibt die NATO?", Probleme der Verteidigung Westeuropas, Hamburg 1976

Johannes Steinhoff/Reiner Pommerin, "Strategiewechsel: Bundesrepublik und Nuklearstrategie in der Ära Adenauer-Kennedy", Baden-Baden 1992 (Internationale Politik und Sicherheit, 30,1)