

Stellen Sie sich vor: Sie bestellen einen Neuwagen zum Stückpreis von 110 Mio. Euro. Schon nach 20 Jahren liefert der Konzern mit dem guten Stern das teure Stück an ihren Händler aus. Und der erklärt Ihnen nun, er müßte nur noch kurz vier weitere Jahre daran schrauben - gegen eine weitere kleine Aufwandsentschädigung von 2 Mio. Euro - und schon bekäme ihre Kiste die ersehnte TÜV-Plakette. Realsatire 2003, Tatort Bundeswehr.

Stefan Gose

Eurofighter 2000: Roll-out einer Seifenkiste

Der Anfang vom Ende der Luftwaffe ?

“Vertrag ist Vertrag.”

Peter Struck zu Vorschlägen aus allen Bundestagsparteien, die Stückzahl des Eurofighters kostenbedingt zu senken (1)

Fliegt nicht, schießt nicht, kostet aber drei Milliarden mehr

(1) www.tagesschau.de/aktuell/meldungen/0,1185,0ID2318578,00.html, 18.9.2003

Im Februar 2003 brach der Taifun los: der erste von 180 Jagdflugzeugen “Eurofighter 2000/Typhoon” rollte in Augsburg aus der Serienfertigung von EADS/DASA. Der Kunde Luftwaffe brachte den Vogel zum Leistungscheck ins benachbarte Manching. Dort residiert die “Wehrtechnische Dienststelle/WTD 61”, der TÜV für alles, was bei der Bundeswehr fliegen soll. Reine Formsache! Tatsächlich staunten die uniformierten Testpiloten nicht schlecht über den neuen Superflieger, bevor sie ihm eine bestenfalls bedingte Flugtauglichkeit attestierten. Trotzdem wurde im Beisein von Verteidigungsminister Peter Struck am 30. Juni in Manching die Typenabnahme des Eurofighters gefeiert.

Was das Bundesverteidigungsministerium/BMVG den SteuerzahlerInnen dieses 19,5 Milliarden-Euro-Programmes verschweigt, notierte der Bundesrechnungshof in einem erneuten vernichtenden Bericht zum Eurofighter: In den Einschränkungen der Musterzulassung der Luftwaffe heißt es, statt der geplanten 2.500 km/h könne der Eurofighter maximal 2.000 km/h schnell fliegen, statt in 18.000 Meter Höhe könne er höchstens 11.000 Meter hoch fliegen, bei bestimmten Geschwindigkeiten gebe es gefährliche “Systemfehler bei der Höhenanzeige”, bei Bodennebel oder Temperaturen unter 5 Grad Celsius darf das Flugzeug überhaupt nicht star-

ten. "Das Schießen mit der Bordkanone ist verboten", die zur Bewaffnung vorgesehenen Lenkflugkörper sind "nicht freigegeben", "wesentliche Systeme" wie die aktive und passive Radarabwehr EURODASS sind "nicht eingebaut" oder "nicht funktionsfähig". Das Mitführen von Zusatztanks ist untersagt, verboten ist aber auch das beabsichtigte Auftanken in der Luft. "Derzeit darf der Flugbetrieb nur erfolgen, wenn innerhalb von 20 Minuten ein Flugplatz erreicht werden kann." (2) Mayday?

(2) *Der Spiegel*, 37/2003,
8.9.2003, S. 20

Ist der Vogel noch zu retten ?

Der Bundesrechnungshof sieht einen technologischen Nachrüstbedarf von mindestens 3 Milliarden Euro, einen Entwicklungsrückstand des Eurofighter von etwa vier Jahren und empfiehlt, erstens die 23 MiG-29M, die das BMVg gerade für einen Euro an Polen verschenkt hat (Anfang der 90er Jahre wurden sie für etwa 700 Mio. Euro auf "westliche Standards" modernisiert), bis 2008 weiterzunutzen und zweitens die geplante Stückzahl von 180 Eurofightern deutlich zu verringern.

Ein Sprecher des Eurofighter-Herstellers EADS wies den Bericht als "negative Stimmungsmache" zurück. Mängel am Anfang seien normal. "Das sind Korinthen, die das Gesamtsystem diskreditieren sollen." (3) Was also ist dran an den Mängeln des größten Rüstungsprojektes der Bundeswehr?

(3) *dpa* 7.9.2003, 12:45h

Jäger ohne Waffen

Fangen wir mit den "Kleinigkeiten" an, der Bewaffnung: daß die 27mm-Mauser-Bordkanone nicht eingesetzt werden darf, liegt am mangelhaften Zielerfassungsradar ECR 90 von GEC Ferranti: feste Ziele laufen auf dem Display davon, so daß der Pilot ins Leere trifft, bevor sein "Luftkampfgegner" ihn ohne Zick-Zack-Manöver mal eben abschießt. Ein Softwarefehler, der weniger ein Schlaglicht auf die mangelhafte Zielortung wirft, als auf den ungenügenden Bordrechner, der unter Systemführerschaft von BAe Systems bereits bei den EFA-Prototypen gelegentlich versagte, wenn er mehrere Arbeitsgänge gleichzeitig ausführen sollte. Theoretisch also eine Kleinigkeit, nachdenklich stimmt allerdings, daß sie seit mehreren Jahren bekannt ist und immer noch nicht behoben werden konnte.

Keine Überraschung dagegen: die nicht frei gegebenen Lenkflugkörper. Der Grund: sie existieren noch nicht. Die Standardbewaffnung des Eurofighter soll aus Iris-T Luft-Luft-Raketen kurzer Reichweite und Meteor- oder AIM-120

(4) *ami 12/02, S. 12ff.*, eine Dispenserdrohne ist ein unbemanntes motorisiertes Fluggerät, das unterschiedliche Ladungen (Aufklärungsgerät, Raketen, Bomblets etc.) transportieren kann, quasi eine fliegende Kiste

(5) *Erläuterungen zu den Raketenprojekten in ami 12/02, S. 12ff.*

(6) *www.tagesschau.de/aktuell/meldungen/0,1185,OID2318578,00.html, 18.9.2003*

(7) Erste Entwicklungspläne zu einem europäischen Jagdflugzeug begannen unter dem Arbeitstitel "Jäger 90" bereits 1978. Als das Projekt kostenbedingt Ende der 80er Jahre auf der Kippe stand, wurde das Flugzeug zum "Jäger light" abgespeckt und bekam den trotzigen Namen "Eurofighter 2000". Um auch einen klangvollen Exportnamen zu finden, wurde das Flugzeug 2001 zudem "Typhoon" getauft.

(8) *ami 1/01, S. 14ff.*

AMRAAM C-Raketen mittlerer Reichweite, möglicherweise auch aus Taurus-Dispenserdrohnen bestehen. (4) Die Beschaffung von Iris-T wurde aus Kostengründen so oft verschoben, daß sie frühestens 2005 für erste Flugversuche zur Verfügung steht. Bei den Raketen mittlerer Reichweite ist im BMVg noch nicht einmal die Entscheidung gefallen, welches System frühestens in fünf Jahren eingeführt werden soll. Beim europäischen Prestigeprojekt Meteor steht jedoch mit hoher Wahrscheinlichkeit bereits heute fest, daß es nicht funktionieren wird. (5) Doch auch für die amerikanische AMRAAM-C-Rakete fehlt das Geld. Die Multifunktionsdrohne Taurus ist zwar derzeit in Entwicklung, allerdings war das schwere Gerät ursprünglich für den Kampfbomber Tornado vorgesehen. Für Luftkämpfe eines Jagdflugzeuges ist das Erdkampfsystem Taurus ungeeignet. Kurz, da die Luftwaffe den Eurofighter nicht mit veralteten AIM-9L Sidewinder und AMRAAM-B-Raketen ausrüsten will, bekommt er zunächst gar keine Bewaffnung. Sollten irgendwann tatsächlich neue Raketen zur Verfügung stehen, wären sicherlich noch Testläufe von über einem Jahr erforderlich, bevor sie für EFA freigegeben würden. Doch statt den Fehlkau eines unbewaffneten Kampfflugzeuges zu stoppen, schiebt Verteidigungsminister Struck die fehlenden Raketen auf die Vorgängerregierung und hält an 180 Eurofightern fest. (6)

Elektronik zur Selbstgefährdung

Damit mutiert die "modernste Waffenplattform der Luftwaffe" (EADS-Werbung) zum teuersten Schönwetter-Trainer. Warum sollten also die Piloten nicht auch auf das Anti-Radar-Störsystem EURODASS verzichten? Die Vorgeschichte dieses Standardsystems moderner Kampfflugzeuge reicht in die 80er Jahre zurück: Ex-Verteidigungsminister Volker Rühle ließ das Defensivradar 1991 aus dem Jäger 90 rausrechnen, um einen billigeren Eurofighter zu retten. (7) Derweil bastelten die britischen und italienischen Vertragspartner weiter an ihren Radarabwehrversionen. Als Rot-Grün dann 2001 den Eurofighter wieder mit dem 1,7 Mrd. Euro teuren EURODASS nachrüsten wollte, paßten die Versionen nicht mehr recht zusammen. Unabhängig davon haben sie noch nie funktioniert. (8) Bisher haben die Störsender dieses Eloka-Maßnahmenbündels vorwiegend die eigene Elektronik gestört. Vom Cerberus-Störsender des Tornado (einem Light-Vorläufer von EURODASS) ist bekannt, daß er zur eigenen Sicherheit nur eingeschaltet werden durfte, wenn das Boden-

folgeradar außer Betrieb war. Auch die aktenkundigen "Systemfehler in der Höhenanzeige" des Eurofighter dürften das Vertrauen der Piloten in ihre Bordelektronik nicht steigern. Wenn bereits die banale Höhenanzeige des Fliegers nicht funktioniert sind erhebliche Zweifel an der anspruchsvolleren Elektronik berechtigt. Selbst wenn diese im Einzelfall gelöst werden können bleibt als unüberwindbares Restrisiko für den Piloten die schlechte Abstimmung der elektronischen Systeme untereinander. In Folge von prozentualer Arbeitsteilung, willkürlichen Kosteneinschnitten und unterschiedlichen nationalen Anforderungen entstand ein Komponenten-Potpourri dieses europäischen Prestigeprogrammes, das die unendlichen "Kampfwertanpassungen" des europäischen Vorläufers Tornado in den Schatten stellt und damit die Flugfähigkeit des Gesamtsystems gefährdet. Denn alle eingehenden Impulse sollen zwar über modernste Glasfieber-"databus highways" im Zentralrechner von GEC Avionics koordiniert werden, gelingt der Wunderkiste das jedoch nicht, sorgt dieser Zentralismus mit systematischen Folgefalschmeldungen dafür, daß nur noch auf ein Spitzensystem Verlaß ist: den Mk 16A-Schleudersitz von Martin Baker.

Lahme Ente mit Übergewicht

Damit kommen wir zu den ernsteren Problemen des Eurofighters: dem Design.

Es war ein sonniger Tag für die Eurofighter Jagdflugzeug GmbH, als Volker Rühle 1991 "durchsetzte", den Jäger 90 von einem Stückpreis von 130 Mio. DM auf "unter 90 Mio. DM" abzuspecken (vgl. 2003 anteilig: 110 Mio. Euro!): Alle Komponenten wurden herausgenommen, die absehbar nie funktionieren würden, ja, ohne Bewaffnung und Kampfelektronik konnten die versprochenen Flugleistungen vielleicht sogar eingehalten werden. Industrie und Politik drückten zwei Augen zu, schließlich sollte unbedingt ein europäisches Flugzeug gebaut und nicht die bereits damals leistungsfähigere russische MiG-29M zur Standardbewaffnung der Luftwaffe werden. Heute allerdings werden all die Komponenten für ein funktionsfähiges Jagdflugzeug wieder verlangt, ohne die die Industrie fortan fröhlich geplant hatte. Nach und nach wurden halbgare Entwicklungen nachgerüstet, das Flugzeug wurde schwerer, damit sank seine Geschwindigkeit auf Mach M 1.7, mit der der Jäger nicht einmal eine mittlerweile ausgemusterte Concorde einholen würde. Auch in Flughöhen feindlicher Kampfbomber von 12-

Leistungsvergleich

	Eurofighter 2000	MiG-29M
	Typhoon	Fulcrum
Baujahr ab	2003	1977/96(M)
Besatzung	1	1
Triebwerke	2 EJ200	2 Rd-33(88)
Schub kN	2x 90	2x 86,3
max. Geschwindigkeit		
km/h	2.000	2.450
Mach	1.7	2.3
max. Treibstoff kg	4.000	4.640
max. Reichweite km	3-500	1.500
mit Zusatztanks (3) Verbot (2)		2.100
Dienstgipfelhöhe km	11	18
Startstrecke m	700	250
Landestrecke m	700	600
max. Anstellwinkel Grad	24	30
Flügelfläche m ²	50	35
max. Startgewicht t	23	18,5
davon max. Nutzlast t	8	4,5
Bewaffnung (optional)		
Bordkanone mm	27	30
Raketen kurzer RW	Iris-T oder AIM-9 oder ASRAAM	R AA-8
Raketen mittl. RW	Meteor oder AMRAAM	AA-11
Anti-Schiff-Rak.	Penguin oder Harpoon	
Anti-Panzer-Rak.	Brimstone	
Anti-Radar-Rak.	ALARM	AA-10
Drohnen	Taurus oder Storm Shadow	
Cluster-Bombern	BL 755	
Bunker-Buster	Paveway	
Fall-Bomben	250-1.000kg	
Preis ohne Waffen		
Mio. Euro (anteilig)	110	30-50
Bw-Stückzahl geplant	180	
verschenkt an Polen		23

(9) Deutscher Depeschen
Dienst/DDP 7.9.2003, 15:23h

15km, Hauptziel eines Jägers, dringt der Eurofighter nicht mehr vor. Stattdessen kann er mühelos aus solchen Höhen von MiGs abgeschossen werden.

Klein und wendig wurde der Eurofighter für den Luftkampf konstruiert. Nun wurde der Vogel immer schwerer, sein maximales Startgewicht von 21 Tonnen auf Kosten von Leistung und Treibstoffreserven auf 23 Tonnen gestreckt. Aus einem versprochenen Anstellwinkel (quasi Wendekreis) von 35 Grad (vgl. MiG-29M mit 30 Grad) wurden 24 Grad, der Bundesrechnungshof hält eine Steigerung auf maximal 27 Grad für denkbar. Bei engeren Kurven würde das Flugzeug um die eigene Längsachse "rollen" und wäre nicht mehr zu steuern. DASA und Liebherr zeichnen für diese vollautomatische "quadruplex Active Control Technology/ACT" samt vorderer Steuerklappen verantwortlich, die es dem Piloten nicht mehr erlaubt, bei instabilen Flugzuständen manuell nachzusteuern. Helfen würde das allerdings auch nichts, denn mit ihren 50m² sind die Tragflächen und Leitwerke des Eurofighter mittlerweile einfach zu klein, um den vergrößerten Schub (Masse mal Beschleunigung) von über +9/-3 G (G = Gravitationskraft) in schnellen engen Kurven aufzufangen. Damit taugt der Eurofighter nicht mal mehr zu Luftkämpfen in niedrigeren Höhenlagen. Fast jedes Computer-Kid kann heutzutage einen solchen Absturz am heimischen Flugsimulator vorführen, die Bundeswehr bemerkte den Kardinalfehler jedoch erst bei Auslieferung der fertigen Flugzeuge. "In diesem Zustand ist der Eurofighter jeder MiG 29 unterlegen," stellten die Rechnungsprüfer fest. (9) Mit kosmetischen Änderungen ist da nichts mehr zu verbessern: die Proportionen des kompletten Flugzeuges müßten neu berechnet und konstruiert werden.

Schönwetter-Flieger für's nahe Umland

In der Gewichtszunahme liegt auch ein Grund, warum der Feind nur noch im Sommer, und nicht aus größerer Höhe angreifen darf: bei Temperaturen unter 5 Grad Celsius muß, wie auch in höheren Höhenlagen, mit einer Vereisung von Tragflächen und Leitwerken gerechnet werden. Bei einer Flughöhe von 10km liegt die Außentemperatur bei etwa

-40°C, ab 12km bei etwa -60°C. Diese Gewichtszunahme kann nur teilweise durch automatische Enteisungsanlagen verringert werden. Die unter Eisbedingungen bestenfalls langsamer reagierenden Leitwerke sind zu klein, um ein sicheres Manövrieren zu gewährleisten. Jede Wolke könnte den "Taifun" zum Absturz bringen.

Ein zweiter Grund für die verringerte Flughöhe von maximal 11.000m statt 18.000m geht auf die Gewichtszunahme zurück: Treibstoffmangel. Erhöhtes Ausrüstungsgewicht wird durch eine geringere Kerosinmenge ausgeglichen. Mit einem Kampfradius von etwa 550km war der Eurofighter zwar nie für längere Non-Stop-Flüge konstruiert. Mittlerweile erreicht er aber selbst auf gerader Strecke nur noch eine Reichweite von 300km, was einem Kampfradius von maximal 150km entspricht. (10) Zwar sollten an drei der 15 EFA-Außenlaststationen Zusatztanks mit bis zu 3.500 Litern Kerosin die maximal 4 Tonnen Treibstoff aus den Tragflächen ergänzen, doch deren Zusatzgewicht von über 3 Tonnen würde die Instabilität des Flugzeuges noch vergrößern, weshalb die WTD 61 Zusatztanks vorerst verboten hat. Da auch das Luftbetankungssystem von Lucas Aerospace die Sicherheitsanforderungen nicht erfüllt bedeutet dies, daß der Eurofighter zu gar nichts taugt: Stiege er mit erheblichem Treibstoffverbrauch auf über 10.000m, wo sich mit abnehmendem Luftwiderstand auch sein Treibstoffverbrauch verringert, könnte er doch nicht in den - lärmbedingt - erst dort erlaubten Überschallflug übergehen, denn die Treibstofflampe würde bereits wieder dringend zum Sinkflug raten. Über See darf der Eurofighter gar nicht erst fliegen, weil sein Treibstoff nur für 20 Minuten reicht. Kurz, 20 Minuten mit etwa 850km/h entspricht der Strecke Berlin-Hamburg, die ein Hobbyflieger in einer ebenfalls unbewaffneten kleinen Cessna zwar in der dreifachen Zeit, aber zu 2% der Kosten zurücklegen kann. Sollte der Eurofighter einst doch noch mit Waffen beschwert werden, müßte der Feind schon direkt neben dem Flugplatz wohnen, damit der europäische Wunderjäger wieder heil nach Hause findet.

Der Beitrag, den das speziell entwickelte EJ-200-Triebwerk von Eurojet zu einer solch grandiosen "Abstandswaffe" leistet, läßt sich nur erahnen. Die ersten EFA-Prototypen DA-1 und DA-2 flogen gleich mit dem alten RB-199-Tornado-Triebwerk. Leistungsdefizite führten zu weiteren EJ-200-Entwicklungsverzögerungen. Die geringe Reichweite des Eurofighters selbst im Unterschallbereich mit 1.400-1.600l/100km bei nur etwa 45% der versprochenen Leistung

(10) Das BMVg präsentiert den Eurofighter auf seiner Homepage jedoch unverdrossen mit den Werksangaben von EADS mit einer Reichweite von 1.389km und einer Geschwindigkeit von 2.400 km/h, www.bundeswehr.de

kündet nicht von einem zeitgemäßen Aggregat. Daß das Triebwerk mit Mach 1,7 fast 15% hinter der vorgesehenen Maximalgeschwindigkeit zurückbleibt, stellt immerhin die Funktion des Jagdflugzeuges in Frage. DASA/Daimler jedenfalls möchte seinen Eurojet-Teilhaber, die angebliche "Triebwerksperle" MTU schnellstmöglich verkaufen. Gegen einen Verkauf an die amerikanische Carlyle-Group ehemaliger Pentagon-Lobbyisten sperrte sich allerdings die Bundesregierung. (11) Mittlerweile gilt die amerikanische KKR-Beteiligungsgesellschaft als Favorit, womit der deutsche Triebwerksbauer bei Pratt & Whitney, Connecticut landen dürfte. (12) Dabei ist P&W sicher nicht scharf auf das "know-how made in Germany". Die Amerikaner würden nur gern die Reste der europäischen Luftfahrtindustrie kontrollieren.

(11) *Der Spiegel*, 35/2003, zu Carlyle siehe *ami* 12/01, S. 47ff.

Zur Erinnerung: 1989 kaufte Daimler-Benz gegen den Willen des Bundeskartellamtes MTU mit einer außerordentlichen Genehmigung des Bundeswirtschaftsministers, weil diese Funktion von "besonderer Bedeutung" für den Rüstungsstandort Deutschland sei...

(12) *Manager-Magazin* 5.9.2003

Eurofighter erledigt die Luftwaffe

Mit dem Eurofighter erreicht die "europäische Rüstungsoperation" ihren vorläufigen Zenith. Nur das Transportflugzeug A-400M hat noch die Chance, dieses nutzlose Milliardengrab zu übertreffen. Prestigepolitisch gewollte Branchenhaltung und schlitzohrig subventionsfreudige Industriepolitik haben jenseits des finanziell und technologisch Realistischen ein Blendwerk geschaffen, das vieles ist, nur nicht kriegstauglich. Auch in der Luftfahrt hat die westeuropäische Industriepolitik den transatlantischen Rüstungswettlauf endgültig verloren. Nun wird ein Schwarzer Peter-Spielchen höflicher Nachverhandlungen zwischen Politik und Industrie folgen, dessen verantwortungsvolles Ergebnis nur lauten kann: hier ist nichts mehr zu flicken, der Eurofighter darf - auf Kosten der SteuerzahlerInnen - nie in Betrieb gehen.

Denn sollte der "Taifun" irgendwann doch noch die uneingeschränkte Musterzulassung für die Luftwaffe erhalten und noch später gar bewaffnet werden, wird er kaum an die Leistungsdaten des Starfighter heranreichen, von dem in den 60er Jahren 229 Maschinen der Luftwaffe abstürzten. Als Jäger wird der Eurofighter nie zu gebrauchen sein, - wozu auch, schließlich fand der weltweit letzte Luftkampf 1944 über Deutschland statt und feindliche Kampfgeschwader sind (zum Glück für den Eurofighter) nirgendwo in Sicht. Auch das unsinnige "Air Policing", also die Luftraumüberwachung mit Kampfflugzeugen etwa gegen Flugzeugentführer, ist mit einem unbewaffneten Eurofighter nicht zu machen, selbst wenn EADS noch eine unwahrscheinliche Verdoppelung seiner Reichweite gelingen würde. (13) Und ein drittes

(13) Zum Air Policing siehe *ami* 1-2/03, S. 19ff.

Beschaffungslos von 40 Eurofightern in einer Bomber-Version scheint schon angesichts des weiteren Zusatzgewichtes als erledigt.

Damit muß sich die Bundeswehr bereits heute fragen, ob sie nach Ausmusterung der letzten Tornados etwa 2012 die Luftwaffe abschafft. Trotz der Verschwendung von über 20 Milliarden Euro: Zu einer sinnvolleren Bundeswehrreform hätte die Borniertheit der Verantwortlichen nicht führen können. "Wir kommen insgesamt zu der Bewertung, dass der Zustand des Eurofighter-Programmes besorgniserregend ist. Die unzulänglichen Leistungen des neuen Kampfflugzeuges, der Programmverzug und die industriellen Fehlleistungen gefährden die Einsatzplanung der Luftwaffe," resümiert der Bundesrechnungshof. (14)

(14) DDP 7.9.2003, 15:23h

Doch von Logik oder gar Verantwortung wird "Sicherheitspolitik" nur selten geleitet. Und so wurde der erste Eurofighter mit all den genannten Flugeinschränkungen mittlerweile zur Technischen Schule nach Kaufbeuren überführt, als "Ausbildungsmittel des technischen Lehr- und Schlüsselpersonals." (15) Im Klartext: der Vogel bleibt am Boden und die künftigen EFA-Piloten dürfen sich nun vorstellen, was sie sicherheitshalber lieber im Simulator üben.

(15) Europäische Sicherheit, 6/2003, S. 28ff.

Inzwischen haben selbst hartgesottene Eurofighter-Verfechter ihre Zweifel an der europäischen Wunderwaffe: Hans-Peter Bartels, stellvertretender verteidigungspolitischer Sprecher der SPD fordert eine Reduzierung auf 120 Maschinen, FDP-Haushälter Jürgen Koppelin wäre mit 100 zufrieden, sein CDU-Kollege Dietrich Austermann fordert neue Gespräche mit der Industrie, Greenhorn Alexander Bonde von Bündnis 90 aus dem Verteidigungsausschuß findet: "Falls es die Möglichkeit gibt, sollte man runter gehen." (16) Verteidigungsminister Peter Struck möchte zwar mittlerweile alle ("wenn ich sage alle, dann meine ich auch alle" [Struck]) Rüstungsprojekte auf den Prüfstand stellen, doch für den Eurofighter gilt seine Parole: "Vertrag ist Vertrag." (17) Deshalb wird es kein Happy End geben und das Ende des Eurofighter wird länger und teurer. Denn bei einem Vertragsausstieg geht es nicht nur um einen immensen Gesichtverlust der europäischen Politik und einen klammheimlichen US-Sieg im transatlantischen Wettüben. Auch die Taifun-Kunden in London, Rom, Madrid, Athen und Wien müßten sich der Wahrheit stellen, mittelfristig ohne Luftwaffe dazustehen. Die "Lösung" wird irgendwann eine kleine "europäische Luftflotte" amerikanischer F-22 sein, doch bis dahin werden noch viele Euros verschwendet ■

(16) Financial Times Deutschland, 16.9.2003

(17) www.tagesschau.de/aktuell/meldungen/0,1185,0ID2318578,00.html, 18.9.2003