

Franz Josef Strauß und die militärische Luftfahrt.

Der Aufbau der Luftwaffe und die Anfänge der westdeutschen Luftfahrtindustrie (Magisterarbeit)

Von: Jürgen Geuther

Meine Examensarbeit befasst sich mit den drei Forschungsfeldern Franz Josef Strauß, dem Aufbau der deutschen Luftwaffe und den Anfängen der westdeutschen Luftfahrtindustrie.

Der Aufbau der Luftwaffe resultierte aus der politischen Zielsetzung der Bundesrepublik, ein vollwertiges Mitglied in der NATO zu werden. Die Anfänge der westdeutschen Luftfahrtindustrie sind dabei eine Konsequenz der vorgenannten politischen Entscheidung. Franz Josef Strauß hat die Entwicklung der militärischen Luftfahrt in der Bundesrepublik persönlich und politisch unterstützt. Obwohl in einzelnen Phasen krisenbehaftet, war das Gesamtergebnis durchaus vorzeigbar. In nur gut zehn Jahren wurde die deutsche Luftwaffe ein geachteter Partner in der NATO und die westdeutsche Luftfahrtindustrie erreichte wieder Weltgeltung.

Durch die Beschreibung und Analyse der maßgeblichen Inhalte und gegenseitigen Abhängigkeiten der drei genannten Forschungsfelder erfolgt eine Gesamtbetrachtung der zugrunde liegenden rüstungswirtschaftlichen Prozesse. Diese stehen dabei in enger Verbindung mit der Verteidigungs-, Bündnis- und Industriepolitik der frühen Bundesrepublik und deren Integration in das westliche Verteidigungsbündnis der NATO.

Die Anfänge der Luftwaffe gehen zurück auf die konzeptionellen Grundlagen des „Amts Blank“, der tatsächliche Aufbau begann mit der Übergabe der Lufthoheit durch die Alliierten 1955. Wesentliche Handlungsgrundlagen ergaben sich aus der Umsetzung der jeweils gültigen NATO-Doktrin zur nuklearen Abschreckung. Es waren die Flugzeuge der Luftwaffe, die zunächst im Rahmen der Strategie der Massiven Vergeltung, später im Rahmen der Strategie der Angemessenen Reaktion als operative A-Waffenträger eingesetzt waren und die damit das von Franz Josef Strauß so dringend geforderte Element der nuklearen Teilhabe darstellten.

Die Durchsetzung dieser Strategien in Politik und Öffentlichkeit durch Verteidigungsminister Strauß erfolgte gegen starken Widerstand und bedurfte mehrerer Bundestagsdebatten. Als Konsequenz erfolgten die atomare Aufrüstung der Luftwaffe und die Beschaffung des Starfighters als optimaler A-Waffenträger.

Das von Strauß propagierte Ziel des Aufbaus einer westdeutschen Luftfahrtindustrie bestimmte schon früh die Politik der Bundesrepublik. Doch ohne eine eigene Luftwaffe und ohne einen Förderer wie Strauß wäre der Aufbau kaum möglich gewesen. In der kurzen Phase von Ende 1956 bis Ende 1962, in der Strauß Verteidigungsminister war, erfolgten hierzu maßgebliche Weichenstellungen, deren Einfluss bis in die heutige Zeit reicht. Die Umsetzung der relevanten industriepolitischen Maßnahmen hatte Einfluss auf die Ausrüstung und Einsatzkonzepte der Luftwaffe. Zunächst bildeten Wartung und Instandhaltung der Flugzeuge in den Geschwadern, später auch der Lizenzbau und die Entwicklung und Fertigung moderner Flugzeugmuster, die industrielle Basis für den Wiederaufbau der bundesdeutschen Luftfahrtindustrie.

Diese Aufgabenstellungen förderten die Entwicklung von luftfahrtspezifischen Fähigkeiten und Kompetenzen bis hin zur Entwicklung von Hochtechnologieträgern. Am Ende dieser Entwicklung hatte die westdeutsche Luftfahrtindustrie einen Stand erreicht, der vergleichbar war mit anderen westlichen Flugzeugherstellern. Projekte auf Augenhöhe wie MRCA Tornado, Eurofighter und Airbus waren nun möglich. Darauf aufbauend entstanden neue nationale und multinationale industrielle Branchenstrukturen, später als „neue Luftfahrtindustrie“ bezeichnet, die wiederum eine auf politische Integration ausgerichteten Politik benötigten. Franz Josef Strauß hatte diese Entwicklungen eingeleitet und unterstützt.

Wie eingangs erwähnt, ist diese Arbeit in drei Forschungsfelder aufgeteilt: Der Aspekt „Luftfahrt“ ist für alle drei Forschungsfelder von zentraler Bedeutung. Die Gesamthematik hat einen chronologisch-sequentiellen Charakter, dabei behandelt die Arbeit im Wesentlichen den Zeitraum von 1950 bis 1970.

Diese Arbeit soll nicht die Darstellung der Forschungsfelder als Ganzes und in ihrem vollen Kontext zum Inhalt haben. Das wäre umfangsmäßig auch gar nicht möglich. Zielsetzung ist es vielmehr, an herausragenden Aspekten der drei Forschungsfelder die Charakteristik des jeweiligen Geschehens darzustellen. Was waren die Höhepunkte, was waren die Schnittstellen, wie die kausalen Zusammenhänge und Abhängigkeiten, wie der Einfluss von personellen Kontinuitäten? In der Gliederung der Arbeit und der Formulierung der Leitfragen wird dieses berücksichtigt.

Die gängige Literatur deckt die Zielsetzung dieser Arbeit nur unvollkommen ab. Eine integrierte Darstellung mit technischer Fokussierung und Beschreibung der luftfahrtspezifischen Aspekte, die zudem noch den relevanten Einfluss von Franz

Josef Strauß zeigt, ist so nicht vorhanden. Meine angestrebte Examensarbeit soll hier die vorhandene Forschungslücke schließen.

Aufgrund der zentralen Bedeutung des Forschungsfeldes „Luftfahrt“ werden die Geschehnisse aus der Sicht eines Protagonisten der Luftfahrt beschrieben und bewertet werden. Es wird bei der Beschreibung vermehrt auf eine „luftfahrtspezifische“ Begrifflichkeit zurückgegriffen, ohne dass die zugrunde liegende Politik, Strategie und Wirtschaft vernachlässigt wird.

Ein technikbezogener Ansatz für diese Arbeit ist m.E. aufgrund der behandelten Thematik gerechtfertigt, denn technologische Veränderungen haben in der Vergangenheit immer wieder die Gewichte in Politik und Wirtschaft verändert.

Die Arbeit wird betreut von PD Dr. Thomas Schlemmer, Historisches Seminar der Ludwig-Maximilians-Universität München/ Institut für Zeitgeschichte München-Berlin.