

Nukleare Teilhabe

Priorität null gilt immer



Besuch auf dem Fliegerhorst Büchel in der Eifel. Hier lagern die einzigen Atombomben auf deutschem Boden. Die Bundesregierung will mehr denn je, dass sie dableiben. Und gibt dafür Milliarden aus.

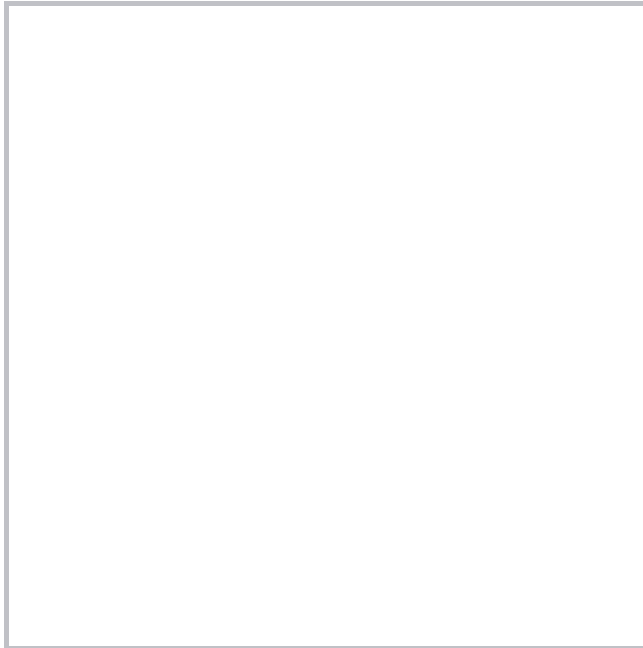
Von Georg Ismar und Georg Mascolo; Fotos: Maximilian Mann

23. Februar 2024 - 8 Min. Lesezeit

**Artikel verschenken**

Die gelben Holzkreuze sind noch da und eine Glocke. Am Zaun hängt ein weißes Banner, das für eine Welt ohne Atomwaffen wirbt. Hier, im Eifel-Dorf Büchel, solle doch bitte damit begonnen werden. Das kleine Rasenstück direkt vor dem Luftwaffen-Fliegerhorst dient seit vielen Jahren als Schauplatz für Proteste und ökumenische Friedensgebete – denn drinnen, hinter dem Zaun, lagern amerikanische Atombomben, in hochgesicherten Bunkern und schwer bewacht, die einzigen Atombomben auf deutschem Boden.

ANZEIGE



Dass die Atomwaffengegner den Abzug der Bomben durchsetzen könnten, galt stets als eher unwahrscheinlich. Im Moment aber scheint er in ganz weite Ferne gerückt zu sein. Denn der Standort wird gerade vorbereitet auf eine neue Generation von Kampfbombern, Jets, die mit Atomwaffen ausgestattet werden können.



Ganz Büchel ist eine Baustelle, direkt hinter der Protestwiese stehen die ersten Container. Eine Baustellenampel regelt den Verkehr auf der kleinen Landstraße. Ständig donnern schwere Lastwagen vorbei. Nur wenn einer der *Tornado*-Kampffjets startet, übertönt das den Baulärm. Am schwer gesicherten grünen Eingangstor untersuchen Wachen die Lastwagen mit Unterbodenspiegel, die Ladung wird kontrolliert. Tankwagen, Betonmischer, es ist viel los hier auf dem Hochplateau. Eine US-Flagge weht neben der

deutschen. Offiziell ist dies der Standort des Taktischen Luftwaffengeschwaders 33.

Hinter dem Tor öffnet sich eine Welt, in der gerade vieles aufeinandertrifft: die Zeitenwende, die Rückkehr der nuklearen Gefahr, das Hochrüsten gegen ein immer aggressiveres Russland – und die bange Frage, was passiert, wenn Donald Trump ins Weiße Haus zurückkehrt und den Deutschen womöglich den atomaren Schutz der Amerikaner entzieht.





Büchel ist derzeit das größte, das teuerste und das ambitionierteste Projekt der Bundeswehr. Statt wie ursprünglich einmal geplant in acht Jahren soll in vier Jahren eine neue Start-und-Lande-Bahn entstehen, sollen neue Hangars und ein Kontrollzentrum errichtet werden, um den Standort bereitzumachen für 35 *F-35A*-Kampffjets, die von den USA gekauft werden. Mit mehr als zehn Milliarden Gesamtkosten ist es das größte Einzelprojekt aus dem 100-Milliarden-Sondervermögen der Bundeswehr. Gerade erst hat das Finanzministerium im Eilverfahren den Haushaltsausschuss um Bewilligung von zusätzlichen 506 Millionen Euro gebeten. Bei der Errichtung der Kerninfrastruktur für die *F-35A* ist ein starker Kostenanstieg auf bis zu 1,2 Milliarden Euro zu erwarten. Das VS-Papier – VS steht für Verschluss-sache – klingt dringend: Die Zeit sei knapp, die Mehrausgaben seien alternativlos. Es wurde durchgewinkt. Ein Ampelabgeordneter formuliert es so: „Das kannst du nicht machen, jetzt die nukleare Teilhabe infrage zu stellen. Und die Amerikaner müssen wir auch bei Laune halten.“

Denn das Bauvorhaben in Büchel dient vor allem dem Zweck, Deutschland seinen Platz in einem Klub nur weniger Nationen zu erhalten: Im Kriegsfall sollen es Luftwaffenpiloten sein, die die US-Bomben ins Ziel fliegen und abwerfen, so nennt man das Prinzip der „Nuklearen Teilhabe“. In der Vergangenheit haben Grüne, die FDP und auch SPD-Kanzlerkandidaten den Abzug der Bomben aus Büchel gefordert, nicht immer war das ernst gemeint. In Zeiten russischer Kriegsdrohungen und einem möglichen US-Präsidenten Trump ist es anders. Wer würde in Europa die nukleare Abschreckung garantieren, wenn die USA ausfallen? Allen steht vor Augen, wie die Ukraine 1994 im Budapester Memorandum ihre Atomwaffen abgab und Russland ihr dafür die staatliche Souveränität garantierte. Die Folgen

einer fehlenden nuklearen Abschreckung, deprimierend genug, sind heute bekannt. So soll hier in Büchel auch die privilegierte Partnerschaft Deutschlands mit der Atommacht USA zementiert werden.



Vor Russlands Krieg gegen die Ukraine wäre es undenkbar gewesen, dass das Projekt politisch so reibungslos vonstattengegangen wäre, auch die Zusatzkosten wurden ohne den üblichen Ampel-Knatsch gebilligt. Denn die bisher für die nukleare Teilhabe bereitgehaltenen *Tornados* müssen aus Altersgründen bis 2030 ausgetauscht werden. In Berlin setzt man darauf, dass auch ein Präsident Trump Deals mag, die den USA viel Geld bringen.

„Wir werden Teil des ‚Klubs‘ der Betreiber von Kampfflugzeugen der 5. Generation“, sagt Oberst Thomas Kullrich, *F-35*-Beauftragter der Luftwaffe. „Wir sagen das aus voller Überzeugung, das ist ein Push für die ganze deutsch-amerikanische Kooperation, es gibt ganz neue Arbeitsbeziehungen. Das schweißt uns ordentlich zusammen.“ Es gehe um weit mehr als die nukleare Teilhabe, denn der *F-35* mit seinen Tarnkappen-Fähigkeiten setze sich immer mehr in der Nato durch. „Wir werden im nächsten Jahrzehnt wahrscheinlich eine Größenordnung von 700 und mehr *F-35* in Europa haben.“ Die Flugzeuge seien universell einsetzbar. „Wenn Sie gegen eine komplexe Luftverteidigung, gegen mehrere Schichten von Luftverteidigungssystemen mit Flugabwehrraketen mit kurzer bis hoher Reichweite, mit Radar und Abdeckung über dem gegnerischen Gebiet arbeiten müssen, dann ist die *F-35* die einzige Antwort.“

In einem Containerdorf auf dem Gelände sitzen Kommandeure und Bauexperten der Bundeswehr und der Behörden in Rheinland-Pfalz, um zu erklären, wie das ehrgeizige Projekt gelingen soll. Das am meisten benutzte Wort ist „Kraftakt“. Oberst Detlef Müller vom Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr sagt: „Die *F-35*-relevante Infrastruktur muss bis spätestens November 2026 fertiggestellt sein. Insgesamt machen wir den Flugplatz fit für die nächsten 50 Jahre.“ Ohnehin geplant war die komplette Sanierung der Start-und-Lande-Bahn, samt Feuerwache, Löschwasserversorgung und neuem Sicherungszaun, elf Kilometer lang. 2026 sollen die ersten *F-35* ausgeliefert werden, sie bleiben allerdings zunächst in den USA, dort werden anfangs die Bundeswehripiloten ausgebildet. In Deutschland sollen erste Maschinen 2027 ankommen. Die bisherige Start-und-Lande-Bahn stammt aus den 60er-

Jahren, sie ist 2,5 Kilometer lang, exakt 8225 Fuß. Sie wird erneuert, der künftige Gesamtaufbau aus Frostschutz-, Trage- und Deckschichten wird dann eine Dicke von 1,2 Metern haben.



Auch die lang gezogenen Erdwellen sollen dabei verschwinden, die es den Piloten beim Landen bisher unmöglich machen, das Ende der Piste zu erkennen. Die Eifel ist halt hügelig.

Zivile und militärische Behörden müssen zusammenarbeiten, hier soll das vom Bundeskanzler propagierte „Deutschlandtempo“ gelebt werden, wenn man so will. Es hilft vor allem, dass die Richtlinien für Bauaufgaben des Bundes entrümpelt wurden. Bei Sicherheitsfragen darf es indes keine Abstriche geben: „Wir haben hier 200 Leute auf der Baustelle. Die Firmen und ihre Mitarbeiter müssen alle sicherheitsüberprüft werden“, sagt Reinhard Simon, Direktor im Amt für Bundesbau Rheinland-Pfalz. Eine Aufteilung des Baufeldes und verschiedene Einfahrten zu den einzelnen Baustellenbereichen sollen die Arbeiten beschleunigen. So werden die Bauarbeiten für eine *F-35*-Anti-Korrosions-Waschhalle aus dem Sabotageschutzbereich herausgenommen, dort sind die Sicherheitsüberprüfungen eine Stufe niedriger. Die höchste Sicherheitsstufe gilt für den Bau des *F-35*-Operationsgebäudes, über das die gesamte Kommunikation und Steuerung laufen wird.

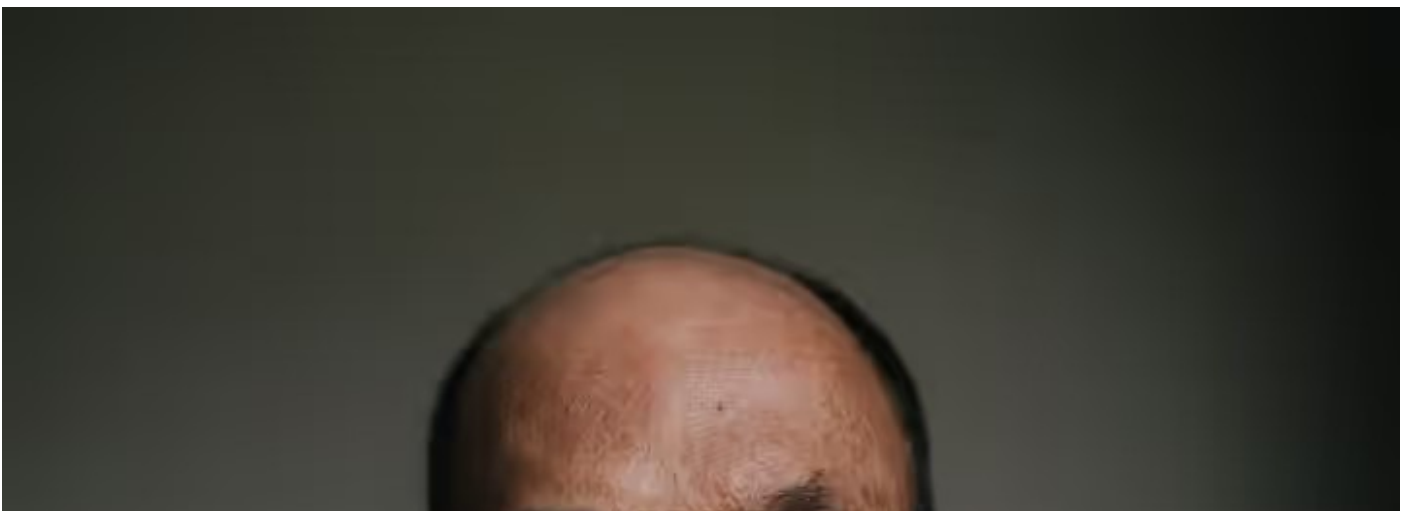
Büchel ist zwar eine deutsche Einrichtung, aber nichts geschieht, ohne dass das Pentagon und die US-Militärs zuvor ihr Einverständnis erteilen. Neben 2100 Bundeswehr-Angehörigen sind auch US-Militärs und Experten auf dem Stützpunkt stationiert, die genaue Zahl gilt als Verschlussache.





Ob Friseur, Feldküche oder Casino, alles kann gemeinsam genutzt werden. Aber wenn es um die Bombe geht, haben nur die Amerikaner das Sagen. Jahrelang wurde um so ziemlich jeden Aspekt der nuklearen Teilhabe ein Geheimnis gemacht. Atombomben hießen bei der Bundeswehr nur „Sonderwaffen“, die *Tornados*, die sie ins Ziel bringen sollen, waren „sonderwaffenfähige“ Flugzeuge.

Auch jetzt werden die Soldaten in Büchel bei Fragen nach den Bomben sofort sehr wortkarg, kein Kommentar. In den USA gibt es eine größere Offenheit. Demnach lagern in Büchel Nuklearwaffen des Typs *B-61*. Die Bombe wurde ursprünglich vor mehr als einem halben Jahrhundert entwickelt, ihre Sprengkraft lässt sich flexibel einstellen. Mit maximal 50 Kilotonnen erreicht sie mehr als die dreifache Sprengkraft der Hiroshima-Bombe. In den vergangenen Jahren wurde die *B-61* immer wieder modernisiert und ihre Zielsicherheit verbessert. 2019, das wurde durch den *Spiegel* bekannt, flog man die Bomben in die USA, um die Software zu erneuern. Für ein paar Tage war Deutschland atomwaffenfrei.





Fragt man nach der größten Herausforderung, so gießt sich Geschwaderkommandeur Samuel Mbassa am Konferenztisch im Baucontainer erst einmal einen Kaffee ein. Der Oberstleutnant kam 1989 zur Bundeswehr, am Ende des Kalten Krieges. Damals lagerten noch riesige Bestände von Massenvernichtungswaffen in beiden deutschen Staaten. Übrig blieb schließlich nur das Bombenlager in Büchel – und damit das schon seit Jahrzehnten existierende Konzept der nuklearen Teilhabe.

Das hat eine lange Vorgeschichte. Der erste Bundeskanzler, Konrad Adenauer, wollte unbedingt eigene Atomwaffen, deutsche oder auch europäische. Die USA waren, so kurze Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg, misstrauisch. Präsident John F. Kennedy setzte die CIA auf die Frage an, ob die Deutschen heimlich die Bombe bauen würden. Schließlich einigte man sich

auf die Strategie der Teilhabe: Die USA behielten die Kontrolle über die Nuklearwaffen, aber einige Nato-Staaten – darunter Deutschland – würden den Abwurf übernehmen. So habe man, hieß es stets in Berlin und Bonn, größeres Mitspracherecht und Kontrolle – und auch den Schutz unter dem US-Atomschirm. Der Befehl zum Einsatz der Bomben liegt beim Präsidenten der Vereinigten Staaten.

Zu jenen, die es ernst mit dem Abzug in Büchel meinten, gehörte der frühere FDP-Außenminister Guido Westerwelle. Er verhandelte in den Koalitionsgesprächen 2009 darüber sogar mit Kanzlerin Angela Merkel. Deren außenpolitischer Berater Christoph Heusgen ließ die US-Botschaft aber wissen, das ergebe keinen Sinn. Russland habe „Tausende“ Bomben. Aus dem später von „Wikileaks“ geleakten Protokoll des Gesprächs geht auch die letzte gesicherte Zahl der in Büchel gelagerten Bomben hervor: 20.

Kommandeur Mbassa ist Pilot und Fluglehrer, bei der Nato war er zuständig für Nukleareinsätze und im Verteidigungsministerium Referent für Nuklearpolitik. Seit August kommandiert er das Geschwader. Derzeit unter besonderen Bedingungen. Es geht mit ihm die engen Treppen hoch zum Tower, wo die Fluglotsen sitzen. Weiße Röhrenheizungen, alte schwarze Telefonhörer mit geringelten Kabeln, es ist noch das *Tornado*-Zeitalter hier oben.





Der Blick fällt auf das Hochplateau, auf dem die Franzosen nach dem Zweiten Weltkrieg diesen Flughafen errichteten, in der Ferne drehen sich Windräder. Unten sind bis zum Horizont Baumaschinen und Containerdörfer zu erkennen. Es sieht aus, als würde ein kurzes Stück Autobahn ohne Anfang und ohne Ende asphaltiert. Wo denn die Amerikaner hier seien? Schweigen im Tower. Auch während des laufenden Baubetriebes müsse die Einsatzfähigkeit immer aufrechterhalten bleiben, sagt Mbassa. Die Sicherstellung der nuklearen Teilhabe heißt im Bundeswehr-Jargon „Priorität null“. Also immer. Auch jetzt, wo die Start-und-Lande-Bahn aufgerissen ist? „Der Auftrag der nuklearen Teilhabe wird rund um die Uhr sichergestellt, das ist essenziell für die Abschreckungsstrategie der Nato“, sagt der Kommodore. „Das ist nicht verhandelbar, das muss funktionieren.“

Wie das funktionieren sollte, zeigt sich hier im Tower. Das Gros der *Tornados* ist derzeit auf dem Stützpunkt Nörvenich stationiert, aber Büchel bleibt einsatzbereit. Schon, weil sich die Werft für die Wartung der Maschinen weiter hier befindet. An diesem Tag starten wieder donnernd *Tornados*. Dafür wird eine sonst als Rollweg genutzte Bahn neben der eigentlichen Startbahn als Behelfspiste genutzt. Für die empfindlichen Triebwerke ist jeder herumliegende kleine Stein eine Gefahr. Eine riesige orangefarbene Kehrmaschine zieht ihre Bahnen, säubert die Piste.

Es geht wieder hinunter, auf einem Rollfeld lenkt ein Soldat eine Drohne, kontrolliert über einen Bildschirm, ob auf der Baustelle alles in Ordnung ist. Mbassa will noch die *Tornados* zeigen. Zwei werden gerade für den Flug nach Nörvenich bereit gemacht. Durch ein Rollltor führt der Kommodore in den Hangar, in dem gerade fünf Flieger gewartet werden. Der *Tornado* ist zwar alt, aber so modernisiert, dass er bis heute auch *Taurus*-Marschflug-

körper transportieren kann.

Für die *F-35* entsteht ein neuer Hangar. Die Halle für die *Tornados* wird dann Geschichte sein. Ein Alarmsystem wird es auch im neuen Hangar geben, allerdings wohl ein wenig raffinierter als jene drei Leuchten aus dem Kalten Krieg, die auf dem Dach des alten Leitstandes montiert sind. Die Leuchten signalisieren drei Warnstufen: „Bombenalarm“, „Luftalarm“, „ABC-Alarm“.

Text: Georg Ismar, Georg Mascolo, **Fotos:** Maximilian Mann, **Digitales Storytelling:** Fabian Riedel, **Bildredaktion:** Natalie Neomi Isser, Christine Kokot

© SZ - Rechte am Artikel können Sie [hier](#) erwerben.