

Washington: Nach dem „Airbus“-Abschuß

7

Die Stunde der Analytiker

Wie man in den USA Ursachen und Folgen des Desasters im Golf zu ergründen versucht

Von Josef Joffe

Washington, 7. Juli - In zwei Tagen werden die Tonbänder in Washington erwartet, die klären sollen, wer was in den entscheidenden Minuten im Golf gesagt, gefunkt oder verschwiegen hat. Bis dahin ist alles Theorie und Spekulation. Doch Les Aspin, Demokrat und mächtiger Vorsitzender des Streitkräfteausschusses im Repräsentantenhaus, schreibt vorerst der Theorie vom „zweiten Flugzeug“ die „höchste Wahrscheinlichkeit“ zu. Warum hat der Kapitän des Kreuzers *Vincennes* den anfliegenden *Airbus* mit einem *F-14*-Kampfflugzeug verwechselt? Ein „zweites Flugzeug“, der große fliegende Unbekannte, könnte den Identifizierungscode gesendet haben, der routinemäßig für militärisches Gerät reserviert ist, mithin ungewollt jene „Maske“ in den Himmel projiziert haben, hinter der die *A-300* ihren tragischen Tod fand.

Die Theorie vom „zweiten Flugzeug“ hat zumindest den Vorteil, die Widersprüche erklären zu können, die seit den allerersten offiziellen Interpretationen aufgetaucht sind. Admiral Crowe, der Vorsitzende der Vereinigten Stabschefs, nimmt inzwischen zurück, was er in seiner Pressekonferenz am Montag als Hauptindiz feindlicher Absicht zitiert hatte. Der *Airbus* war *doch* innerhalb des vorgeschriebenen Luftkorridors für den zivilen Verkehr geblieben. Und die Aussagen des Kommandanten der Fregatte *Sides* lassen nun Zweifel an der Version aufkommen, das Flugprofil des *Airbus* sei bedrohlicher Natur gewesen. Der *Airbus* sei *nicht* zwischen 2500 und 3000 Metern und damit zu tief für einen Zivilmaschine geflogen, sondern knapp 4000 Meter hoch - was eher auf friedliche Absichten schließen ließ. Hatte sich der gleißende Punkt auf dem Radarschirm mit einer Geschwindigkeit genähert, die eine Attacke voraussagte? Jener Punkt, der in Wahrheit der *Airbus* war, sei nicht mit 800 Stundenkilometern herangerast, sondern unterhalb dieses Tempos und somit in eher zivilen Bereichen geblieben. Der Kapitän des Kreuzers *Vincennes* hatte auch den abrupten Flugprofilwechsel als Bedrohung interpretiert; indes habe der *Airbus* nicht auf Senkflug (= Angriffsprofil) geschaltet, sondern sei auf waagrecht oder leicht ansteigendem Kurs geblieben.

Doch digitalisierte Informationen, die auf den Computer- oder Radarschirmen erscheinen, sind noch nicht die „Wahrheit“. Was denn feindselig oder friedlich

ist, formiert sich erst im Kopf eines Kommandanten zur Entscheidung. Und dazu hatte Will C. Rogers, der Kapitän der *Vincennes*, präzise vier Minuten Zeit. Um 10.47 Uhr erschien ein Flugzeug auf dem Radarschirm des Kreuzers. Siebenmal, so Militärausschuß-Vorsitzender Aspin, habe die *Vincennes* den *Airbus* gewarnt; siebenmal habe es keine Antwort gegeben. Inzwischen müssen sich im Kopf des Kapitäns ganz andere Informationen in den Vordergrund gedrängt haben. Erstens hatte die Flotte Nachricht erhalten, daß die Iraner eine „Überraschung für den 4. Juli“ planten, den amerikanischen Nationalfeiertag. Zweitens hatten die Iraner kurz zuvor *F-14*-Kampfflugzeuge aus dem Inland nach Bandar Abbas verlegt, auf einen Flugplatz für ziviles wie militärisches Gerät. Diese Hintergrundinformationen vermengten sich, drittens, mit dem, was gerade vor der Nase des Kapitäns ablief: ein Scharmützel mit iranischen Kleinst-Kanonenbooten, die sich zuvor schon mit einem amerikanischen Hubschrauber angelegt hatten. Und es blieben vier Minuten.

Eine vierte Information - besser: Erinnerung - tauchte aus der Vergangenheit auf. Am 17. Mai 1987 hatte der Kommandant der Fregatte *Stark*, im Gegensatz zu Kapitän Rogers, der Vorsicht - dem Nichtstun - den Vorzug gegeben: mit fatalem Ausgang. Was auf dem Radarschirm der *Stark* erschien, war *nicht* zivil noch friedlich, sondern ein irakisches Kampfflugzeug, bestückt mit *Erocer*-Raketen. Eine traf, und 37 Amerikaner starben. Senator Sam Nunn, Demokrat und möglicher Vizepräsidentenkandidat vor Michael Dukakis, zeichnet die wahrscheinlichen Gedankengänge von Kapitän Rogers so nach: „Es ist schon einmal ein Navy-Kapitän zur Verantwortung gezogen worden, der *nicht* geschossen hat. Der Mann wurde zwar nicht in Schimpf und Schande gefeuert, aber Kommandant ist er auch nicht mehr. Die Marine hat ihn erlaubt, seinen Rücktritt einzureichen.“

James Schlesinger, der frühere Verteidigungsminister, drückt es gegenüber der SZ noch lakonischer aus: „Kein Offizier wird je dafür bestraft, daß er sich konservativ verhält.“

Da sind aber dennoch 290 Tote, Opfern eines Vier-Minuten-Dramas in der Straße von Hormuz, das als Tragödie endete. Will dieser Faktor die Zukunft der amerikanischen Politik im Golf beeinflussen? „Wahrscheinlich überhaupt nicht“, sagt

Schlesinger. „Dies ist nicht der Libanon, wo Reagan 1984 die Flotte abzog, nachdem 240 *Marines* in einem Terrorangriff umgekommen waren. Erstens war die amerikanische Öffentlichkeit seinerzeit nicht auf Blut und Tod vorbereitet; doch als die scheinbar ungefährliche Polizeiaktion in Massenmord endete, schlug die öffentliche Meinung um. Zweitens, die Amerikaner geben keinen Pfifferling darauf, wer in Beirut Innenpolitik macht. Das ist hier anders im Iran. Sie sehen Khomeini in derselben Linie mit Kaiser Bill (Wilhelm II.) und Adolf Hitler. *They don't like him.*“

Richard Perle, der ehemalige Unterstaatssekretär im Pentagon, notiert: „Niemand wußte, was die *Marines* im Libanon überhaupt sollten. Doch im Golf gibt es eine klare Mission - die Freiheit der Schifffahrt zu sichern -, mit der sich die öffentliche Meinung identifizieren kann. Überdies: Da ist auch wenig Sympathie für die Iraner, die jetzt ‚Terror und Mord‘ schreien, aber täglich ihre Kinder zum Sterben in einen wahnsinnigen Krieg schicken.“ Ein Beamter im Nationalen Sicherheitsrat drückt es noch drastischer aus: „Die Reaktion wäre beim Abschuß einer Lufthansa- oder Swissair-Maschine eine ganz andere gewesen. In diesem Fall

scharen sich die Leute erwartungsgemäß um den Präsidenten.“

Die Meinungsumfragen stützen ab, was die Intuition vermutet: Eine erstaunlich hohe Zahl von 80 Prozent der Befragten ist überzeugt, daß der Kapitän der *Vincennes* richtig und rechtens gehandelt habe. 74 Prozent glauben, daß die Schuld an dem Desaster beim Iran liege. Und 65 Prozent stellen sich hinter dem Präsidenten auf, für den es darum geht, ob er die richtige Politik im Golf mache. Das ist die höchste Quote seit 1987. (Die US Navy wurde im April 1987 in den Golf beordert; am 17. Mai wurde die *Stark* getroffen.)

Zweifel an der politischen Null-Effekt-Theorie hat Robert Tucker, Professor an der Johns-Hopkins-Universität, der vor Jahren mit einem Artikel Furore gemacht hatte, in dem er ein militärisches Interventionsszenario zur Sicherung der Ölvorrate im Golf entwarf. „Uns ist jetzt zum erstenmal bewußt geworden, welche Kosten unsere Golf-Präsenz in sich birgt. Das Operationsfeld ist bloß 50 Kilometer breit für ein Flugzeug bloß vier Minuten breit

–, wie will man da vernünftig manövrieren, wenn ein Kapitän bei jedem Radar-Blip erst im zivilen Flugplan nachblättern muß?"

Sein Kollege Harold Brown, Verteidigungsminister zu Carters Zeiten, vermutet: „Es hängt alles davon ab, wie die Iraner reagieren. Wenn die jetzt mit Terror zurückschlagen, und dies nicht bei uns im Lande selbst, sondern gegen Ziele im Ausland, dann könnte sich hier womöglich eine Stimmung vermehren, die sagt: „Das ist die Sache nicht wert.“ Einer, der sich heute mit der praktischen Politik im Weißen Haus beschäftigt, wischt derlei Spekulationen dezidiert beiseite. „Die Iraner haben kein Interesse daran, sich ernsthaft mit Amerika und dem Westen anzulegen – nicht zu einer Zeit, in der der Krieg schlecht für sie läuft und sie sichtbar versuchen, bessere Beziehungen zum Westen zu knüpfen. Außerdem: Es gibt keine Kräfte hierzulande, die aus dem Unglück politisches Kapital zu schlagen suchen. Es ist doch bekannt, wie schnell sich Dukakis an die Seite Reagans gestellt hat. Er hat die Stimmung sofort richtig erfaßt, und er will im November gewinnen.“ Dann zieht der Reagan-Berater den Kreis weiter: „Unsere Politik im Golf genießt nicht nur Zustimmung im Inneren, weil sie als verantwortungsvoll und richtig angesehen wird, sondern auch bei unseren Verbündeten. Da gab's bis jetzt noch keine Mißtöne aus Europa, nicht mal aus dem Bonner Außenamt. Hier will man allein schon deshalb an der Golf-Präsenz festhalten, weil sie weithin als erster Erfolg in diesen Jahren gesehen wird, wo wir zusammen mit unseren Verbündeten, die auch im Golf patrouillieren, eine halbwegs geeinte Position in einem kritischen Bereich jenseits der NATO-Verpflichtungen zustande gebracht haben.“

Das Wahlvolk, so scheint's, ist ebenfalls zufrieden. Die Sache wird als Unglücksfall, allenfalls als Fehler gesehen. Die Lesart, wonach der Abschluß des Airbus dem sowjetischen Angriff auf die KAL 007 im Herbst 1983 entspreche, greift in der Öffentlichkeit nicht. Damals herrschte über der Sowjetunion kein Kriegszustand, und der sowjetische Pilot hatte sich zumindest in Sichtkontakt befunden, bevor er seine Raketen auf die Boeing 747 lenkte. 69 Prozent der Befragten, die sich noch erinnern können, sagen heute, daß die sowjetische Attacke nicht gerechtfertigt war, und eine massive Mehrheit von 82 Prozent unterstützt nach wie vor die Flottenpräsenz im Golf.

Dennoch, so Ex-Verteidigungsminister Brown zur SZ: „Irgend etwas wird sich wohl ändern. Vielleicht werden wir zum Patrouillieren weniger Schiffe und mehr Flugzeuge benutzen – vor allem schnell reagierende Kampfflugzeuge, wenn es zum Einsatz kommt. Auf jeden Fall brauchen wir AWACS (fliegende Frühwarnsysteme), die fähig sind, den Flug- und Schiffsverkehr genauer abzutasten.“

Ein früherer Top-Mann im Pentagon fragt: „Wo zum Teufel waren unsere AWACS überhaupt? War da wieder keine Koordination der US-Navy mit der Airforce?“ Derlei Fragen werden Washington noch lange quälen. **3**

D