

**Informationen zum Thema
Flugbetrieb im
Taktischen Luftwaffengeschwader 31 „Boelcke“**

Das Taktische Luftwaffengeschwader 31 „Boelcke“

Das Taktische Luftwaffengeschwader 31 „Boelcke“ (TaktLwG 31 „B“) ist der erste fliegende Jet-Einsatzverband, der nach der Gründung der Bundeswehr, am 20. Juni 1958 vom damaligen Verteidigungsminister Franz Josef Strauß in Dienst gestellt wurde. Seitdem hat das Geschwader bereits mehrfach Pionierarbeit für die Luftwaffe geleistet: So wurden sowohl das Waffensystem F-104 G STARFIGHTER (1962) als auch das Waffensystem Panavia PA 200 TORNADO (1983) erstmals auf dem Flugplatz Nörvenich in Dienst gestellt. Mit dem Einflug der ersten Eurofighter im Dezember 2009 wurde nun auch in der Luft/Boden-Rolle der Generationswechsel zum Kampfflugzeug der vierten Generation eingeleitet.

Mit der Umbenennung des Jagdbombengeschwaders 31 „Boelcke“ in Taktisches Luftwaffengeschwader 31 „Boelcke“ (TaktLwG 31 „B“) zum 1. Oktober 2013 fand im Rahmen der Neuausrichtung der Bundeswehr eine umfangreiche Umgliederung des Verbandes statt. Diese beinhaltete auch die Neuaufstellung der Taktischen Luftwaffengruppe „Richthofen“ (TaktLwGrp „R“), die aus dem Jagdgeschwader 71 „Richthofen“ hervorgegangen und fortan dem Nörvenicher Geschwader unterstellt ist. So ist das größte Jet-Geschwader der Luftwaffe entstanden, welches künftig mit 51 Luftfahrzeugen von den zwei Flugplätzen Nörvenich und Wittmund aus operieren wird. Aktuell verfügt der Verband über 26 Eurofighter, von denen sich derzeit etwa acht bis zehn bei der TaktLwGrp „Richthofen“ in Wittmund zur Sicherstellung des QRA-Auftrags befinden.

Zum Taktischen Luftwaffengeschwader 31 „Boelcke“ gehören derzeit ca. 1.800 Soldaten und ca. 430 zivile Mitarbeiter. Davon versehen in der Taktischen Luftwaffengruppe „Richthofen“ am Standort Wittmund versehen ca. 620 Soldaten und 230 zivile Mitarbeiter ihren Dienst.

Der Auftrag

Mit dem Eurofighter wird das TaktLwG 31 „B“ befähigt, seinen Auftrag weiterhin durchzuführen. Seit der Einführung und mit dem Aufwuchs des neuen Waffensystems ist das TaktLwG 31 „B“ mit der Herstellung und dem Aufbau der Mehrrollenfähigkeit (MULTI ROLE) beauftragt. Damit wird dieses Kampfflugzeug in der Luftwaffe erstmals auch in der Rolle des Jagdbombers, also zur Bekämpfung von Bodenzielen, eingesetzt.

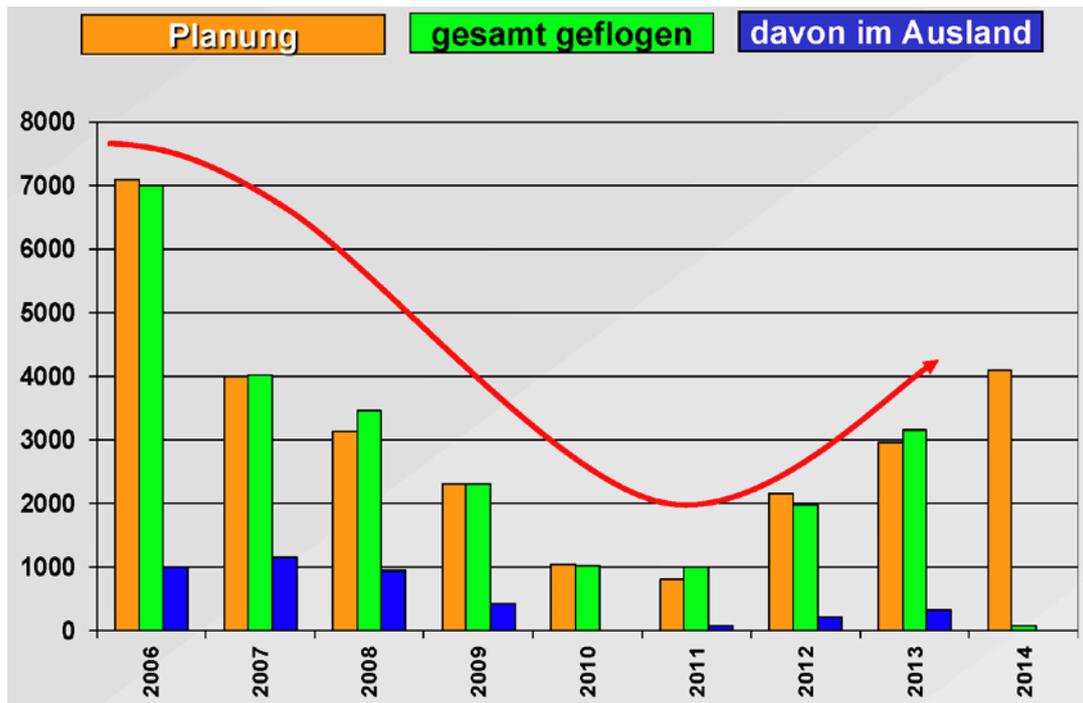
Seit dem 1. Juli 2013 stellt das TaktLwG 31 „B“ die Alarmrotte, auch Quick Reaction Alert (QRA) genannt, am Standort Wittmund mit dem Waffensystem Eurofighter sicher. Diese Bereitschaft dient sowohl als Beitrag zur integrierten NATO-Luftverteidigung als auch zur Sicherheit im deutschen Luftraum als Dauereinsatzaufgabe der Luftwaffe im Frieden.

Diese besteht aus zwei einsatzklaren, bewaffneten Luftfahrzeugen, den dazugehörigen Besatzungen und Technikern in einer durchgehenden Einsatzbereitschaft von 24 Stunden an sieben Tagen in der Woche. Nach Alarmierung durch den zuständigen Gefechtsstand bleibt der Alarmrotte ein Zeitfenster von 15 Minuten, um abzuheben. Bei den meisten Einsatzszenarien handelt es sich um zivile Luftfahrzeuge, zu denen kein Funkkontakt seitens der Flugsicherung aufgenommen werden kann, oder die sich nicht nach den Vorgaben des Luftfahrtrechtes verhalten.

In Deutschland gibt es zwei Einheiten, die den ständigen Auftrag der Alarmrottengestellung haben. Dies ist einmal das Taktische Luftwaffengeschwader 74 in Neuburg an der Donau für den Süden Deutschlands sowie das Taktische Luftwaffengeschwader 31 „Boelcke“ mit der Taktischen Luftwaffengruppe „Richthofen“ am Standort Wittmund für den Norden.

Entwicklung Flugbetrieb

Einhergehend mit der Reduzierung der Tornadoflotte im Jahr 2007 und der anfänglich geringen Anzahl der ausgelieferten Eurofighter, fiel das Jahresflugstundenprogramm kontinuierlich bis auf den Tiefstand im Jahr 2010 in dem nur noch ca. 1.000 erfliegen wurden. Zum Vergleich waren es mit dem Tornado bis zum Jahr 2006 noch ca. 7.000 Stunden jährlich. Im Jahr 2014 plant das Taktische Luftwaffengeschwader 31 „Boelcke“ ca. 4.000 Flugstunden, davon sollen etwa 1.100 Stunden am Standort Wittmund erbracht werden.



Die Gesamtflugstunden des TaktLwG 31 „B“ im Verlauf der letzten 8 Jahren

Das TaktLwG 31 „B“ plant langfristig einen Aufwuchs der Jahresflugstunden auf etwa 6.000 Stunden am Standort Nörvenich und etwa 4.000 in Wittmund. Insgesamt steht in den nächsten Jahren also ein - im Vergleich zu 2013 - noch deutlicher Zuwachs im Flugbetrieb in Nörvenich an. Im Rahmen von Auslandskommandos wird allerdings ein nicht unerheblicher Anteil dieser Stunden außerhalb Deutschlands erfliegen. Bei den geplanten Auslandsvorhaben werden unter anderem Einsatzszenarien im Verbund mit anderen Nationen trainiert.

2014:

- April: TaktLwG 31 „B“ (Nörvenich) → Leeuwarden (Niederlande)
- Mai: TaktLwG 31 „B“ (Nörvenich) → TaktLwGrp „R“ (Wittmund)
- Mai: TaktLwG 31 „B“ (Nörvenich) → TaktLwG 73 „S“ (Laage)
- Juni: TaktLwG 31 „B“ (Nörvenich) → Gran Canaria (Spanien)
- Okt: TaktLwG 31 „B“ (Nörvenich) → Decimomannu (Sardinien)

NATO-Alarmrotte am Flugplatz Nörvenich:

- Juni 2014
- November 2014

Geplante Übungen des Taktischen Luftwaffengeschwader 31 „Boelcke“ im Jahr 2014

Auch der Umbau der Infrastruktur wirkt sich positiv auf die Lärmbelastung aus. Die Zentralisierung der Gebäude im südöstlichen Bereich des Fliegerhorstes verkürzen die Rollwege der Luftfahrzeuge, sodass im Verlauf die Lärmbelastung ebenfalls verringert wird. Damit einhergehend wurden die Abläufe optimiert und die Betriebskosten reduziert.

Die veränderten Leistungsparameter des neuen Waffensystems machten einen Umbau der Lärmschutzhalle auf dem Fliegerhorst notwendig. Innerhalb dieser Halle können die Triebwerke des Eurofighters getestet werden. Durch die verbauten Schallschutzmaßnahmen sind außerhalb der Halle kaum wahrnehmbare Lärmemissionen feststellbar.

Grundlagen militärischer Flugbetrieb

Der militärische Flugbetrieb darf gemäß der gültigen Vorschriftenlage grundsätzlich von 06:00 Uhr bis 24:00 Uhr stattfinden. Durch den damaligen Führungsstab Luftwaffe wurden die allgemeinen Platzöffnungszeiten festgelegt. So darf von Montag bis Donnerstag in der Zeit von 08:00 Uhr bis 17:00 Uhr geflogen werden. Freitags ist der Fliegerhorst von 08:00 Uhr bis 12:00 Uhr geöffnet. Für den Spätflug gibt es gesonderte Platzöffnungszeiten. Gemäß derer darf von Montag bis Donnerstag zusätzlich zu den oben genannten Flugzeiten auch von 17:00 Uhr bis 23:50 Uhr und freitags von 12:00 Uhr bis 14:00 Uhr geflogen werden.

Gültige Vorschriftenlage besagt <u>grundsätzlich</u>:	
Montag – Freitag	06:00 - 24:00
Erlass Führungsstab der Luftwaffe:	
<u>Allgemeine Platzöffnungszeiten</u>	
Montag – Donnerstag	08:00 – 17:00
Freitag	08:00 – 12:00
<u>Gesonderte Platzöffnungszeiten</u>	
Montag – Donnerstag	17:00 – 23:50
Freitag	12:00 – 14:00

*Die allgemeinen Platzöffnungszeiten des
Fliegerhorstes Nörvenich*

Freiwillige Einschränkung des TaktLwG 31 „B“

Um die Lärmbelastung für die Anwohner um den Fliegerhorst Nörvenich so gering wie möglich zu halten, erlegt sich der Verband freiwillig Einschränkungen auf. So wird in der Regel eine Mittagspause von 12:00 Uhr bis 13:30 Uhr eingehalten. Ausnahmen sind in begründeten Einzelfällen möglich, allerdings müssen diese vom Flugdienstleiter gesondert genehmigt werden. Außerdem werden Spätflüge im Zeitraum der Monate Mai bis September in der Regel bis 20:00 Uhr und in den restlichen Monaten bis 22:00 Uhr beendet. Ausnahmen können aufgrund von geänderten Auftragsituationen kurzfristig erfolgen.

Außerdem werden während des Spätfluges die Übungsanflüge minimiert. Dafür werden von den Besatzungen nur die Anzahl von Übungsanflügen auf den Fliegerhorst durchgeführt, die zum Erhalt der Fluglizenz erforderlich sind. Alle anderen Piloten fliegen den Fliegerhorst direkt an und landen, ohne nochmals durchzustarten.

- **Mittagspause: 12:00 - 13:30**
(Ausnahmen möglich innerhalb der Platzöffnungszeiten;
nur nach Genehmigung durch Flugdienstleiter)
 - **Spätflug:**
Angestrebte Beendigung von Ende Mai bis Sept. bis 20.00 Uhr
 - **Nachtflug:**
Angestrebte Beendigung von Oktober bis April bis 22.00 Uhr
- Übungsanflüge werden minimiert!

Die freiwilligen Einschränkungen des TaktLwG 31 „B“

Durch die Anhäufung von Lärmbeschwerden während der Startphasen wurde seitens der Geschwaderführung reagiert und ein geändertes Abflugverfahren festgelegt. Dieses legt fest, wie ein Luftfahrzeugführer bei einem Start mit Nachbrenner vom Fliegerhorst Nörvenich zu verfahren hat, um die Lärmbelastung für die umliegenden Gemeinden und Städte so gering wie möglich zu halten. Diese Anweisung stellt einen Kompromiss zwischen der Ausbildung der Flugzeugführer, die in gewissen Abständen den Nachbrennerstart mit dem Eurofighter trainieren müssen, und einer Reduzierung der Lärmbelastung auf ein unvermeidbares Maß dar. Auch das Verlegen von Nachbrennerstarts an weniger stark besiedelte Standorte führt zu geringeren Lärmemissionen in Nörvenich.

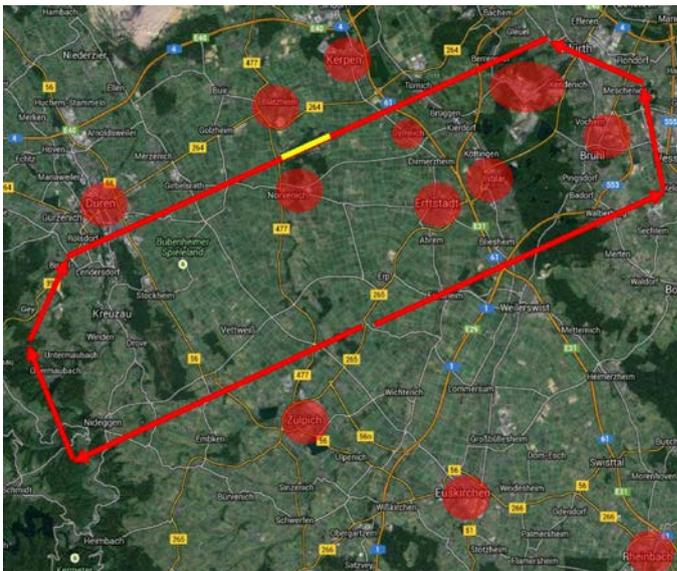
Alle Abweichungen von dieser Anweisung bedürfen einer vorherigen Genehmigung des Flugdienstleiters.

Allgemeiner Flugbetrieb

Die Start- und Landebahn des Fliegerhorstes befindet sich grob in einer West-Ost-Ausrichtung. Da Luftfahrzeuge immer gegen den Wind starten und landen, ergeben sich die An- und Abflugrouten wie in der unten aufgeführten Grafik. Bei Flugbewegungen nach Instrumentenflugregeln muss sich der Eurofighter nach strengen Richtlinien in den Landeanflug begeben.

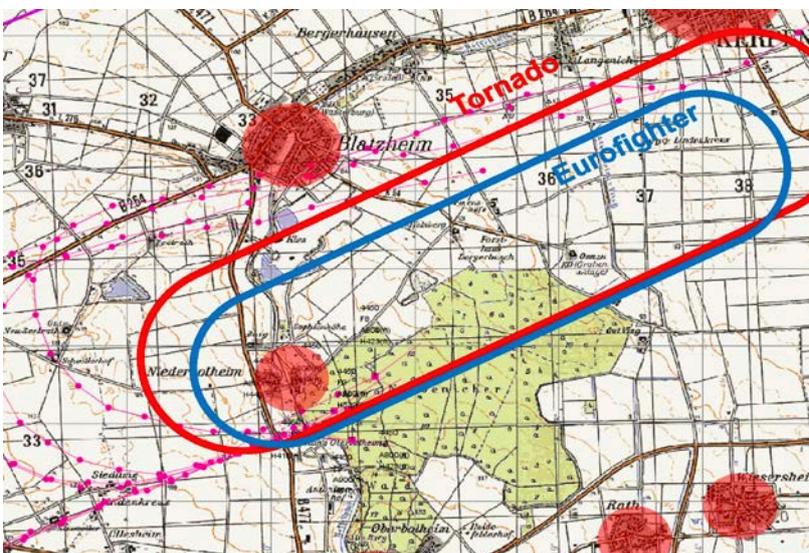
Außerdem befindet sich der Fliegerhorst Nörvenich in unmittelbarer Nähe zu den Flughäfen Köln/Bonn und Düsseldorf, womit ebenfalls Einschränkungen einhergehen.

Gemäß der unten angeführten Grafik befinden sich auf der Anflugroute weitere Gebiete die nicht überflogen werden dürfen, wie beispielweise Industrieanlagen.



Die Anflüge nach Instrumentenflugregeln ergeben sich aus den strengen Richtlinien und Gegebenheiten der umliegenden Überflugverbote

Das Waffensystem Eurofighter unterscheidet sich vom Tornado in vielen verschiedenen Bereichen. Prinzipiell ist der Eurofighter sehr viel agiler als der Tornado. Aus diesem Grund kann der Eurofighter eine wesentlich engere Platzrunde fliegen. Dieses An- und Abflugverfahren nach Sichtflugregeln dient zur Einleitung eines sicheren Landevorgangs, aber auch zum Schutz von lärmempfindlichen Gebieten rund um den Fliegerhorst. Allerdings kann von dieser standardisierten Anflugroute abgewichen werden, wenn es die Gegebenheiten, wie zum Beispiel das Wetter, erfordern.



Die Platzrunden des Tornados und Eurofighter im direkten Vergleich

Umbaumaßnahmen auf dem Fliegerhorst

Die bisher abgeflossenen Haushaltsmittel (HHM) für die Umbaumaßnahmen belaufen sich auf derzeit ca. 141 Mio. Euro. Die geplanten Ausgaben liegen bei 76 Mio. Euro. Diese in der Summe 217 Mio. Euro liefen zu ca. 75% an Firmen aus Nordrhein-Westfalen. Davon ging etwa die Hälfte der Gelder an regionale Firmen.

<u>Bisher abgeflossene oder gebundene HHM gesamt: 141 Mio €</u>	
Verausgabte HHM abgeschlossener Maßnahmen:	43 Mio €
Vertraglich gebundene HHM: (vergebene, in Bau befindliche, größtenteils fertig gestellte Maßnahmen)	98 Mio €
→ davon EF-Infrastruktur (2008 - 2011):	~ 82 Mio €
<u>Derzeitige HHM in Planung oder Verhandlung: 76 Mio €</u>	
→ davon EF-Infrastruktur:	~ 8 Mio €
<u>Regionale Verteilung ~217 Mio €:</u>	
Firmen aus NRW:	ca. 75 %
Regionale Firmen:	ca. 50 %

*Übersicht über die abgeflossenen und noch geplanten
Haushaltsmittel*

In diesen Umbaumaßnahmen enthalten ist auch der moderne Eurofighter-Simulator. In diesem Gebäude können bis zu zwei Piloten gleichzeitig den Flug in einem Kampfflugzeug üben. Die Simulationsmöglichkeiten reichen von „einfachen“ Trainingsflügen bis hin zu dem Training von Luftbetankungsszenarien. Allerdings können die körperlichen Belastungen, die das neunfache der Erdbeschleunigung erreichen können, nicht dargestellt werden. Dadurch bleiben die realen Trainingsflüge für die Luftfahrzeugführer unerlässlich. Die Piloten am Standort Nörvenich werden voraussichtlich 40 Flugstunden pro Jahr im Simulator erfliegen. Auch diese Übungsmöglichkeit verringert die Lärmemission auf und um den Fliegerhorst Nörvenich enorm.



Die moderne Technik im Simulator erlaubt komplexe Trainingsszenarien