

40 Jahre Phantom – 40 Jahre Eurofighter?

Zur Zukunft der Fliegerhorste Wittmundhafen und Upjever

von Otfried Nassauer

Berliner Informationszentrum für Transatlantische Sicherheit – BITS

Aurich 16.5.2013¹

1. Die Ausgangskonstellation

Der Fliegerhorst Wittmundhafen durchlebt 2013 ein ereignisreiches Jahr. Im Sommer wird das besonders deutlich. Für den 29. Juni ist ein Tag der offenen Tür geplant, am Tag darauf werden die letzten Kampfflugzeuge des Typs Phantom F-4F nach 40 Jahren außer Dienst gestellt. Mit einem sogenannten „Flyout“ werden sie von Wittmund nach Upjever in die Luftwaffenwerft überführt. Dort werden sie - als letzte Aufgabe vor Schließung der Werft - zerlegt. Wittmund war der erste Fliegerhorst der Bundeswehr, der mit der Phantom ausgestattet wurde - es ist auch der letzte, auf dem dieser Flugzeugtyp ausgemustert wird. Damit endet also eine Ära.

Ab Juli sollen neun oder zehn Eurofighter dauerhaft in Wittmund stationiert sein. Am 30. September wird das bisherige Jagdgeschwader 71 Richthofen aufgelöst und durch eine kleinere Taktische Luftwaffengruppe Richthofen ersetzt. Bis 2018 soll diese Gruppe wieder auf 20 Flugzeuge aufwachsen. Sie wird dem Jagdbombergeschwader 31 Boelcke in Nörvenich unterstellt, das ebenfalls umgliedert und zum Taktische Luftwaffengeschwader umbenannt wird. Dieses Geschwader bekommt Stabsanteile, aus denen später der Stab eines weiteren Taktischen Luftwaffengeschwaders in Wittmund aufwachsen kann, vorausgesetzt es gibt genug Eurofighter-Flugzeuge und genug Geld, damit die Luftwaffe ein viertes Eurofighter-Geschwader neben Laage, Neuburg und Nörvenich betreiben kann.

Dies ist – kurz zusammengefasst - der Sachstand im Frühjahr 2013. Ihm vorausgegangen sind viele Unklarheiten und Gerüchte, dass der Fliegerhorst Wittmund geschlossen werden könnte. Dass es nicht so gekommen ist, wie die derzeitige Beschlusslage zu interpretieren ist und welche Fragen offen bleiben, bedarf der Erläuterung. Dass bezüglich der Zukunft noch Fragen offen sind, zeigt sich schon daran, dass in Wittmund – anders als an den anderen Standorten des Eurofighters – die Infrastruktur vor Stationierung der neuen Flugzeuge nicht umfassend modernisiert wurde. Die Vergabe der geplanten Baumaßnahmen wurde vor einigen Jahren gestoppt, und auch jetzt werden zunächst nur solche Maßnahmen durchgeführt, die für den Betrieb des Eurofighters zwingend erforderlich sind: Der verspätete Einbau der Simulatoren oder die Verlegung von Glasfaserkabeln zum Beispiel. Die großen

¹ Diese Ausarbeitung entstand in Kooperation und mit Unterstützung der örtlichen Osterfeld GbR auf Grundlage eines Fragenkatalogs zur Zukunft der Fliegerhorste Wittmundhafen und Upjever aus der Region.

Baumaßnahmen mit einem geschätzten Volumen von 130 – 170 Millionen Euro² sollen erst 2016-2018 folgen, sind aber bislang noch nicht endgültig beschlossen.

Vorboten der künftigen Entwicklung sind seit Wochen zu beobachten. Die ersten Eurofighter kamen zu Besuch. Derzeit fliegen bis zu sechs Eurofighter in Wittmundhafen als übender „Schatten“ neben den verbliebenen Phantom-Flugzeugen.³ Ab Juli sollen dann maximal zehn, wahrscheinlich neun dieser Flugzeuge dauerhaft in Wittmundhafen stationiert werden – genug, um rund um die Uhr eine Alarmrotte stellen zu können.

Der Eurofighter soll zuerst die Kernaufgabe der Phantom übernehmen: Er wird die nördliche der beiden Alarmrotten in Deutschland stellen. Eine Alarmrotte (QRA, Quick Reaction Alert) besteht aus zwei Flugzeugen, die 365 Tage im Jahr rund um die Uhr binnen höchstens 15 Minuten abheben können, um fremde Flugzeuge, die in den deutschen Luftraum eindringen und zu denen technisch kein Kontakt möglich ist oder die von ihrer geplanten Route abweichen, anzufliegen, zu identifizieren, direkt zu kontaktieren und im Notfall helfend zu eskortieren oder gar zu bekämpfen. Dafür werden jeweils drei flugfähige Maschinen benötigt: Zwei, die wirklich starten und eines als technische Reserve. Um drei Maschinen verfügbar zu haben, sind neun bis zehn Maschinen erforderlich, da der Klarstand oft nur bei etwa einem Drittel aller Luftfahrzeuge liegt.⁴

Bis 2018 wird dies die Hauptaufgabe der Taktischen Luftwaffengruppe in Wittmund bleiben, ergänzt um die Ausübung weiterer luftpolizeilicher Tätigkeiten, wie der Luftraumüberwachung und –sicherung, des sogenannten Air Policing. Mit den zusätzlichen zehn Maschinen, die bis 2018 stationiert werden sollen, kann sich die Taktische Luftwaffengruppe dann auch wieder am NATO-Air-Policing über dem Baltikum oder über Island beteiligen, eine Aufgabe, die auch schon mit der Phantom wahrgenommen wurde.

Ob das alles zeitgerecht gelingt, bleibt abzuwarten. Es setzt voraus, dass die Industrie die Eurofighter rechtzeitig liefert, ein ausreichender Klarstand bei diesem Flugzeugtyp erreicht werden kann und der Bundestag das erforderliche Geld zur Verfügung stellt. In der Geschichte des Eurofighters reiht sich allerdings Verzögerung an Terminüberschreitung und Verspätung. Das Flugzeug ist ein Musterbeispiel dafür, dass die Industrie oft viel später, erheblich teurer und deutlich weniger leistungsfähig liefert als ursprünglich versprochen.

Die Auflösung des Geschwaders Richthofen zum 30.9. dieses Jahres kündigt also nicht das Ende der Präsenz der Luftwaffe in Wittmund an, sondern eine Umgliederung auf eine kleinere Struktur für die nächsten Jahre. Eine Ära endet, ob der Beginn einer neuen Ära eingeläutet wird, ist noch nicht gewiss.

² Es gibt unterschiedlichste Angaben zu den Kosten; hier wird die Spannweite wiedergegeben.

³ Nordwestzeitung 22.12.12

⁴ Kleine Zeitung 12.7.2012, <http://www.kleinezeitung.at/nachrichten/politik/3065027/magere-bilanz-nach-fuenf-jahren-eurofighter.story>

2. Der Eurofighter

2.1. Das Eurofighter-Programm

Der Eurofighter ist ein modernes, zweimotoriges Kampfflugzeug, das zunächst als Jagdflugzeug (Luftüberlegenheitsjäger) konzipiert und nach dem Ende des Kalten Krieges zu einem mehrrollenfähigen Kampfflugzeug weiterentwickelt wurde.⁵

Die ersten Überlegungen zu einem solchen Flugzeug reichen bis tief in die 70er Jahre zurück, die eigentliche Entwicklung begann 1986/87, das erste Serienflugzeug wurde vor 10 Jahren, also 2003, ausgeliefert. Mit anderen Worten: Der Eurofighter ist ein Kind des Kalten Krieges, geplant, um modernen sowjetischen Kampfflugzeugen Paroli bieten zu können. Technische, politische und organisatorische Probleme, sowie Kostensteigerungen führten wiederholt zu planerischen Veränderungen und zu erheblichen Verzögerungen. Diese spiegeln sich bereits in der Namensgebung: Aus dem Taktischen Kampfflugzeug der 1970er, wurde der Jäger 90 der 1980er, das European Fighter Aircraft und der Eurofighter 2000 der 1990er und schließlich schlicht der Eurofighter mit dem britischen Beinamen Typhoon. Aus dem reinen Jagdflugzeug wurde zudem ein mehrrollenfähiges Kampfflugzeug, eine eierlegende Wollmilchsau wie der Tornado – also das, was man zu Beginn der Entwicklung des Flugzeugs unbedingt vermeiden wollte.

An Entwicklung und Beschaffung des Eurofighters beteiligten sich von Anfang an vier Länder: Großbritannien, Deutschland, Italien und Spanien wollten ursprünglich 765, später 620 Luftfahrzeuge bestellen, haben aber bis heute noch nicht endgültig entschieden, wie viele Flugzeuge sie letztlich abnehmen werden. Bisher haben diese vier Länder 472 Flugzeuge fest bestellt und müssen in naher Zukunft entscheiden, ob sie weiterer 124 Flugzeuge abnehmen wollen. Drei weitere Länder haben insgesamt 99 Exemplare des Eurofighter als Exportkunden bestellt: Österreich (15), Saudi-Arabien (72) und jüngst der Oman (12). Die Gesamtzahl der fest bestellten Eurofighter beträgt also derzeit 571 Stück.⁶

Deutschland plante zunächst, 250 Eurofighter zu bestellen, reduzierte das Vorhaben dann auf 180 Stück. Fix bestellt sind derzeit 143 Eurofighter für die deutsche Luftwaffe, 37 weitere sollen noch folgen. Die Flugzeuge gehören zu drei unterschiedlichen Tranchen: In Tranche 1 wurden reine Jagdflugzeuge geliefert, die keine Mehrrollenfähigkeit aufweisen; in Tranche 2, die seit 2008 und derzeit noch weiter ausgeliefert wird, werden Eurofighter geliefert, die begrenzte Fähigkeiten in der Jagdbomberrolle haben; die Flugzeuge der Tranche 3, deren erstes noch 2013 an Großbritannien ausgeliefert werden soll, sollen eine volle Mehrrollenfähigkeit haben. Die

⁵ Dieser Beitrag muss sich auf einige wenige Angaben zu Geschichte und Auslegung des Eurofighters beschränken. Sowohl der deutsch- als auch der englisch-sprachige Beitrag in der Internet-Enzyklopädie Wikipedia stellen eine gute Grundlageninformation dar. Sie sind zugänglich unter: <http://en.wikipedia.org/wiki/Eurofighter> und <http://de.wikipedia.org/wiki/Eurofighter>

⁶ Diese Zahlen erscheinen auf den ersten Blick nicht schlüssig, sind es aber doch, wenn man berücksichtigt, dass Großbritannien zugestanden wurde, dass es seine Eurofighter-Bestellung um 24 Maschinen reduzieren darf, die statt dessen an Saudi Arabien geliefert wurden und die nun Teil der 72 Maschinen sind, die Saudi Arabien bestellt hat.

ursprünglich geplante Bestellung der Flugzeuge der Tranche 3 wurde in zwei Teiltranchen aufgesplittet, die Tranchen 3A und 3B. Letztere umfasst die derzeit noch nicht fest bestellten Flugzeuge.

Die Luftwaffe will nach heutiger Planung 140 Flugzeuge betreiben, also weniger Flugzeuge als mit den Tranchen 1-3A fest bestellt. Die deutschen Bestellungen zeigt die folgende Tabelle:

Die Deutsche Eurofighter-Bestellung

	Planung / Bestellung	Lieferung bis	gesamt
Ursprüngliche Planung	250 Stück		---
Planung 1997	180 Stück		---
Tranche 1 (ausgeliefert)	33 (44) Stück*	2008	33
Tranche 2 (teilweise geliefert)	79 (68) Stück*	2014/15	112
Tranche 3 A (im Bau)	31 Stück	2018	(143)
Tranche 3B (geplant)	37 Stück		(180?)
Tranche 3B – Tranche 1 Export	37 Stück – 33 Stück		(147?)

* Deutschland gab elf seiner Flugzeuge aus Tranche 1 an den Exportkunden Österreich ab, damit dieser rechtzeitig beliefert werden konnte und erhielt dafür von der Industrie 11 zusätzliche Flugzeuge der Tranche 2. Sechs dieser Flugzeuge waren gebraucht und kamen aus dem Bundeswehrbestand, fünf waren neu, aber ursprünglich zur Lieferung an die deutsche Luftwaffe vorgesehen.

Mitte 2012, also im zehnten Jahr der Auslieferung, hatte die Luftwaffe erst insgesamt 79 Maschinen in ihrem Verfügungsbestand. Die Industrie meldete Ende Februar 2013, sie habe den 100. Eurofighter an die Luftwaffe übergeben. Dass 100 Flugzeuge übergeben wurden, heißt aber nicht, dass 100 Flugzeuge zur Nutzung verfügbar sind. Alle Luftfahrzeuge, die von der Luftwaffe formal abgenommen wurden, zählen als ausgeliefert, auch dann, wenn sie nach der Auslieferung bei der Industrie über Wochen und Monate noch weiter ausgerüstet werden oder für Umrüstungen erneut in die Werkshallen müssen. Die vorhandenen Maschinen verteilen sich auf das Ausbildungsgeschwader in Laage sowie auf die Standorte Neuburg und Nörvenich. Nörvenich bekam erst 2013 seinen 20. Eurofighter, hat also noch nicht seine Geschwaderstärke erreicht und muss doch bereits im Sommer etwa die Hälfte seiner Flugzeuge für die Ausstattung Wittmundhafens bereitstellen. Trotz eines deutlich verlängerten Auslieferungszeitraums ist die Industrie bei den Eurofighter-Lieferungen immer wieder in Verzug geraten.

Die Entscheidung, ob die vorgesehene Tranche 3B im Umfang von 37 Luftfahrzeugen noch bestellt wird, soll offiziell Ende 2013 fallen. Sie dürfte sich wegen der

Bundestagswahl im Herbst und aufgrund von Haushaltsproblemen in mehreren Partnerländern aber verschoben. Ob weitere Flugzeuge bestellt werden sollen, ist strittig.

Mit dem Eurofighter kommt ein sehr teures Flugzeug nach Wittmund. Der englische Beiname Typhoon trifft zumindest im Blick auf die Wirkung des Eurofighters auf die Haushalte der Bestellnationen zu. Die exorbitanten Kostensteigerungen haben die Verteidigungshaushalte der vier Partnerländer wiederholt kräftig durcheinander gewirbelt.

Als ich 1987 einen Artikel zum Eurofighter verfassen musste, gaben Industrie und Politik den Preis eines Eurofighters mit etwa 65-70 Millionen DM an. Aufgrund der Erfahrungen mit dem Tornado versuchte ich eine eigene Abschätzung der voraussichtlichen Kosten. Ich kam zu dem Ergebnis, jedes Flugzeug werde nach Auslieferung der ganzen Serie etwa 200 Mio. DM gekostet haben. Erfahrene Kollegen aus der Friedensforschung rieten mir damals zu einer vorsichtigeren Schätzung von 150 Mio. DM pro Flugzeug. Ich folgte ihrem Rat – dummerweise. Bereits sechs Jahre später, 1993, wurde klar, dass meine ursprüngliche Schätzung wohl noch zu niedrig war. Mehrere Jahre vor dem Erstflug des neuen Flugzeugs hatte dessen Preis bereits zum Steigflug angesetzt. Genauer, er hatte sich verdoppelt. Ohne Entwicklungskosten forderte die Industrie nun mehr als 130 Mio. DM pro Flugzeug. Verteidigungsminister Volker Rühle versuchte damals erfolglos, den Preis eines technisch abgespeckten Jägers wieder auf 90 Mio. DM zu drücken. Mittlerweile hat sich der Preis pro Flugzeug erneut verdoppelt.

Entwicklung und Beschaffung – ohne Bewaffnung und deren Integration – kosten nach letzter Planung (Preisstand 2011) zusammen insgesamt rund 26,3 Mrd Euro. Euro – nicht DM. Dafür wird die Bundeswehr wohl nicht – wie geplant - 180, sondern maximal 143 Flugzeuge bekommen, vielleicht auch weniger. Es zeichnet sich ab, dass die vom Bundestag genehmigte Höchstsumme für die Beschaffung von 180 Flugzeugen bereits ausgeschöpft sein wird, bevor die bereits fest bestellten 143 Flugzeugen ausgeliefert sind. Dann wird jedes Flugzeug – einschließlich diverser Nachrüstungen und des Entwicklungskostenanteils – letztlich bereits deutlich mehr als 180 Mio. Euro gekostet haben.

Der finanzielle Zusatzbedarf für die 37 Flugzeuge der Tranche 3B und alle zusätzlichen Ausgaben für die Flugzeuge der Tranche 3A sind derzeit noch versteckte Kostensteigerungen. Die vom Bundestag vorgegebene Haushaltsobergrenze für den Eurofighter wird dadurch wohl Makulatur. Sichtbar werden die finanziellen Zusatzbelastungen vermutlich nach der Bundestagswahl, vielleicht im Kontext der Diskussion über die Flugzeuge der Tranche 3B und deren Finanzbedarf.

Wie bei jedem Großprojekt in der Rüstungsbeschaffung gilt aber wahrscheinlich auch hier: Was einmal begonnen wurde, wird auch zuende gebracht, koste es, was es wolle. Damit kann die Industrie rechnen und dies befördert den Preisanstieg. Vertraglich vereinbarte Höchstpreise sind bei großen Rüstungsprojekten aus Industriesicht de facto eher Mindestpreise.

Auch die Kosten des Eurofighter-Betriebs übersteigen die erwarteten Kosten deutlich. Bis 2008 nahm die Luftwaffe an, eine Eurofighter-Flugstunde werde etwa so viel kosten wie eine Flugstunde mit dem Tornado – also rund 40.000 Euro. So wurde damals auch offiziell gerechnet. Die Überraschung kam, als genügend Erfahrungswerte vorlagen, um die Kosten einer Eurofighter-Flugstunde separat zu berechnen und die Luftwaffe erstmals Zahlen für dieses Flugzeugmuster bekannt gab: 2009 kostete eine Eurofighter-Flugstunde knapp 74.000 €, 2010 waren es knapp 77.000 € und 2011 sogar 88.000 €. Niemand sollte sich wundern, wenn sie in Zukunft einmal 100.000 Euro erreichen wird.

Auch Österreich hat den Eurofighter beschafft und der Wiener Parlamentarier Peter Pilz kommentiert ganz trocken: „Der Flieger verbrennt jede Stunde eine kleine Eigentumswohnung.“

Ursache sind sicher nicht nur die gestiegenen Spritpreise. Vor allem auch die Wartungskosten der Industrie treiben die Ausgaben in die Höhe. In Österreich wurde das besonders augenfällig: Dort warb man im Vorfeld des Exports mit unrealistisch niedrigen Preisen pro Flugstunde. Die viel höheren realen Kosten führten dazu, dass Österreich die Anforderungen an seine Luftraumüberwachung deutlich reduzieren und die Zahl seiner geplanten Eurofighter-Flugstunden von ursprünglich mehr als 4.300 im Jahr zunächst auf 1.800 absenken musste. Tatsächlich geflogen wird in Österreich noch weniger – vor allem aus Kostengründen. Seit Beginn Auslieferung 2008 konnten nur in einem einzigen Jahr rund 1.200 Flugstunden erreicht werden, in allen anderen wurde weniger geflogen. Insgesamt konnten seit 2008 nur etwas mehr als 5.000 Stunden geflogen werden. Man auch könnte sagen: Die hohen Kosten wirken als unfreiwillige Lärmschutzmaßnahme.⁷

Das zieht gravierende Folgen nach sich: Die österreichischen Eurofighter-Piloten haben Probleme, genug Flugstunden für den Erhalt ihrer Lizenzen zu absolvieren. Zwar wurden die Anforderungen dafür bereits von jährlich 150 auf 110 Stunden gesenkt, aber auch diese Forderung wird bisher noch weit verfehlt. So berichtete der Bundesrechnungshof unseres Nachbarlandes im März dieses Jahres, 2011 sei jeder Eurofighter-Pilot nur auf 70 Flugstunden gekommen und 2010 seien es auch nur 74 Stun-

⁷ <http://www.doppeladler.com/da/oebh/eurofighter-5000-flugstunden/> Die Luftwaffe Österreichs gab im Juli 2012 bekannt, dass sie 4.500 Flugstunden mit dem Eurofighter absolviert habe. Im Februar 2013 teilte sie mit dass nunmehr 5000 Flugstunden erreicht wurden. Vgl. <http://www.bundesheer.at/cms/artikel.php?ID=6162> Um den Piloten den Lizenzerhalt zu sichern, müssen diese vermehrt am Simulator und mit alten Saab Luftfahrzeugen üben. Auch ein anderes Detail wurde in unserem Nachbarland öffentlich: Nach 400 Flugstunden muss ein Eurofighter zum „großen Service“ bei der Industrie. Dieser daure 3 Monate. Daraus erkläre sich u.a., dass bei einem Bestand von 15 Maschinen durchschnittlich nur 5 einsatzbereit seien. Vgl.: <http://www.kleinezeitung.at/nachrichten/politik/3065027/magere-bilanz-nach-fuenf-jahren-eurofighter-story> Der Rechnungshof Österreichs bemerkte zudem, dass 2011 allein wegen fehlender Ersatzteile durchschnittlich ein Drittel der Eurofighter nicht einsatzbereit war. http://www.rechnungshof.gv.at/fileadmin/downloads/2013/berichte/teilberichte/bund/Bund_2013_02/Bund_2013_02_3.pdf S.379

den gewesen.⁸ Es gebe deshalb keinen einzigen voll einsatzbereiten Eurofighter-Piloten in ganz Österreich.

2.2. Heutige und künftige Aufgaben des Eurofighters

Die Grundaufgabe des Eurofighters in Wittmund wurde bereits angesprochen: Die Luftwaffe hat die Aufgabe der Luftraumsicherung, des Air Policing (Sicherheit im Luftraum, SiLuRa). Vereinfacht: Sie muss am Himmel Polizei spielen, weil die Polizei keine Streifenwagen hat, die fliegen können. Ihre Flugzeuge patrouillieren im deutschen Luftraum und die Aufgabenstellung der Alarmrotte ist durchaus mit dem Blaulichteinsatz eines Streifenwagens vergleichbar. Die neuen Flugzeuge in Wittmund werden die Alarmrotte für Norddeutschland stellen, also 24 Stunden am Tag und 7 Tage in der Woche für Alarmstarts binnen 15 Minuten bereit stehen. Dafür sind zu jedem Zeitpunkt zwei Einsatzflugzeuge und eine Reservemaschine erforderlich. Die Alarmrotte nimmt diese Aufgabe sowohl für Deutschland als auch im Rahmen der NATO-Luftverteidigung wahr; es ist eine sogenannte Dauereinsatzaufgabe. Diese Abfangeinsätze dienen der Identifizierung, Kontaktaufnahme, Hilfestellung, Begleitung oder Bekämpfung von „fremden Flugzeugen“ im eigenen Luftraum. Ein Sonderfall könnte beispielweise das Abfangen eines von Terroristen gekaperten Passagier- oder Transportflugzeugs sein. Neben dieser Aufgabe gehören zu den luftpolizeilichen Aufgaben natürlich auch normale Patrouillenflüge oder entsprechende Übungsflüge.

Deutsche Flugzeuge aus Neuburg und Wittmund nehmen diese Aufgaben darüber hinaus auch für andere NATO-Staaten wahr, die selbst keine Kampfflugzeuge betreiben, so z.B. für die drei baltischen Staaten und Island. Im Rotationsverfahren mit Luftwaffenverbänden aus anderen NATO-Ländern werden für diese Länder Flugzeuge für die QRA-Bereitschaft gestellt. Konkret bedeutet das, dass einige Flugzeuge für einige Monate in ein baltisches Land oder nach Island verlegt werden und dort die gleichen Aufgaben wahrnehmen wie zuhause; allerdings im Baltikum mit dem Unterschied, an den Grenzen des russischen Luftraums zu operieren.

Schließlich beteiligt sich die Luftwaffe mit ihren Eurofightern auch an der Schnellen Eingreiftruppe der NATO, der NATO Respons Force, NRF. Für deren fliegende Komponente stellt die deutsche Luftwaffe immer wieder einmal ein halbes Jahr lang ein Kontingent. Alle daran Beteiligten müssen eine höhere Bereitschaftsstufe einhalten, um im Krisenfall schnell verfügbar und verlegbar zu sein. Einsätze können sowohl zur Bündnisverteidigung als auch zu Interventionen dienen. Sie können am

⁸ Vgl.

http://www.rechnungshof.gv.at/fileadmin/downloads/2013/berichte/teilberichte/bund/Bund_2013_02/Bund_2013_02_3.pdf S.379 Da der Rechnungshof auf S.392 die Zahl der Flugstunden pro Jahr ausweist, muss er für 2011 mit 15 Eurofighter-Piloten gerechnet haben; meines Wissens hat die Luftwaffe aber 16 Piloten, somit sanken die Werte für 2011 sogar auf 66 Std. Die Zahlen für 2010 ergeben keinen Sinn: Bei 15 Piloten müsste jeder 80 Stunden geflogen sein, 16 Piloten wären immer noch 75 Stunden geflogen (1205 Flugstunden in 2010). Der Rechnungshof geht selbst von 16 Piloten (14 Einsatz- und 2 Ausbildung) aus.

Rande des NATO-Gebietes und außerhalb des NATO-Gebietes anstehen, sollte die NATO einen solchen Einsatz beschließen.

Die Bundeswehr plant, den Eurofighter künftig auch für die Bekämpfung von Bodenzielen, also bei Luftangriffsmissionen, einzusetzen. Die Bewaffnung muss zum größten Teil erst noch beschafft und eingerüstet werden. Das Flugzeug kann theoretisch mit vielen Typen von Luft-Bodenwaffen ausgerüstet werden. Geplant ist aber, den Eurofighter zunächst mit Präzisionswaffen auszustatten, damit er Luftnahunterstützung für Bodentruppen leisten kann. Die Luftwaffe hat einen ersten Schritt getan und den Kauf von rund 400 lasergelenkten Bomben GBU-48 für etwa 90 Mio. Euro eingeleitet, die ab 2015 als Bewaffnung des Eurofighters zulaufen sollen.⁹ Die Integration des Laserzielbeleuchtungsbehälters Litening III in den Eurofighter ist ebenfalls beauftragt. Bei der GBU-48 handelt es sich um eine laser- und GPS-gelenkte Präzisionsbombe der 1.000 Pfund-Klasse mit hoher Wirkung, die zur Begrenzung von Kollateralschäden technisch etwas abgewandelt wurde. Die Waffe kann bei jeder Witterung, bei Tag und Nacht und in der Nähe eigener Bodentruppen eingesetzt werden. Der Fokus auf die Luftnahunterstützung der eigenen Bodentruppen ist insofern interessant, als dass die Luftwaffe für exakt den gleichen Zweck möglichst schnell auch bewaffnete Drohnen anschaffen will.

Da die GBU-48 eine Waffe relativ kurzer Reichweite ist, die nur dann ohne Gefahr für Flugzeug und Pilot eingesetzt werden kann, wenn der Gegner nicht über eine leistungsfähige bodengestützte Luftverteidigung verfügt, soll sie in einem zweiten Schritt durch eine Bewaffnung mittlerer Reichweite ergänzt werden, die es erlaubt, Ziele zu bekämpfen ohne in den Wirkungsbereich der Luftverteidigung einzufliegen. Dafür kommen unterschiedliche Gleitflugkörper infrage.¹⁰ Mit einer solchen Bewaffnung würde sich das Spektrum der Einsätze des Eurofighters auf den Bereich der Luftunterstützung, bestimmte Abriegelungseinsätze sowie möglicherweise die Bekämpfung von Seezielen oder Luftverteidigungsstellungen erweitern.

In einem dritten – bereits zeitlich nach hinten verschobenen, teuren und technisch komplexeren Schritt – soll der Eurofighter schließlich auch mit dem weitreichenden schweren deutschen Marschflugkörper Taurus ausgestattet werden, von dem die Luftwaffe 600 Stück gekauft und in den Tornado eingerüstet hat. Dieser hat eine Reichweite von mehr als 350km.¹¹ In den Eurofighter wird er wohl erst dann ein-

⁹ Die GBU48 nutzt Bombenwirkkörper des Typs Mk83 (1000 Pfd-Klasse) und das Lenksystem der Enhanced Paveway II (Laser plus GPS). Die Waffen werden auch als EGBU 16 bezeichnet. Bei der Bundeswehr soll zudem die TIP-Technologie zum Einsatz kommen, ein angebauter Stahlpenetrator, der Armierungen besser durchschlägt und zugleich die Sprengwirkung kanalisiert und so Kollateralschäden reduziert.

¹⁰ Als Möglichkeiten erwähnt wurden beispielsweise HOSBO, PILUM und Small Diameter Bomb. PILUM, ein deutsch-israelisches Konzept, soll mit unterschiedlichen Wirksystemen ausgestattet werden, die den Flugkörper auch zur Seezielbekämpfung oder zur Niederhaltung der Luftverteidigung nutzbar machen.

¹¹ Dies ist die „offizielle“ Reichweite. Manche Experten gehen von deutlich höheren Werten aus. Sollte der Tornado – wie die Luftwaffe es derzeit ins Auge fasst – bis etwa 2030 geflogen werden, könnte es sein, dass eine Integration des Taurus in den Eurofighter unterbleibt, weil der Taurus vor dem Ende seiner technischen Nutzungsdauer steht.

gerüstet, wenn das Ende der Lebensdauer des Tornados in Sicht kommt. Ist diese Waffe integriert, kann der Eurofighter auch Aufgaben der Abriegelung sowie Angriffe auf Ziele hoher Bedeutung tief im Hinterland eines Gegners durchführen. Deren maximale Entfernung nimmt aber ab, weil der Eurofighter eine erheblich geringere Grundreichweite besitzt als der deutlich schwerere Tornado.¹²

Schließlich soll der Eurofighter künftig auf ein neues AESA-Radar umgerüstet werden, das ihm u.a. die gleichzeitige Bekämpfung von Luft- und Bodenzielen erlaubt.

Die Nutzung der Eurofighter-Flugzeuge für Aufklärungszwecke steht derzeit am Ende des potentiellen Ausbaus der Mehrrollenfähigkeit. Um dies zu ermöglichen ist eine Einrüstung des als Außenlast mitführbaren Pods RecceLite geplant, der in Zusammenarbeit von israelischen und deutschen Firmen entwickelt wurde. Ist diese Einrüstung erfolgt, kann der Eurofighter theoretisch auch für Aufklärungsaufgaben im Inneren eingesetzt werden – es wäre also auch ein Einsatz vergleichbar dem der Aufklärungstornados während des G-8-Gipfels in Heiligendamm denkbar. Ob das Flugzeug – ähnlich wie Tornado - später auch noch Spezialaufgaben wie zum Beispiel die Unterdrückung der gegnerischen Luftverteidigung, Angriffe auf Überwasserziele auf See oder die elektronische Kriegführung zugewiesen bekommt, bleibt abzuwarten. Derzeit ist dafür kein Geld da. Die Bewaffnung des Tornados für solche Zwecke wird nach dem Ende ihrer technischen Lebensdauer nicht mehr ersetzt.

Ab 2016 werden die deutschen Eurofighter somit voraussichtlich in der Lage sein, Bodentruppen aus der Luft zu unterstützen.¹³ Ist diese Fähigkeit gegeben und wie geplant bei allen Eurofighter-Verbänden vorhanden, so ist damit zu rechnen, dass die Eurofighter der Luftwaffe in dieser Rolle auch für Auslandseinsätze verstärkt angefordert werden. Je größer die Luftangriffsmöglichkeiten des Eurofighters über die Zeit werden, desto wahrscheinlicher wird dies.

3. Erläuterungen zu Einzelfragen

3.1. Die neue Einheitsbezeichnung

Die neuen Bezeichnungen „Taktische Luftwaffengruppe“ und „Taktisches Luftwaffengeschwader“ haben etwas mit dem Eurofighter zu tun: Das Kampfflugzeug sollte ursprünglich ein reines Jagdflugzeug werden, ist aber nach dem Ende des Kalten Krieges so weiterentwickelt worden, dass es auch gegen Bodenziele, also als Jagdbomber, eingesetzt werden kann. Während des Libyen-Krieges 2011 wurde der Eurofighter von den Briten erstmals in einem militärischen Konflikt als Jagdbomber

¹² Es wird bereits über eine nachträgliche Ausstattung des Eurofighters mit rumpfkongruenten Zusatz-tanks nachgedacht, um dieses Manko zu beheben.

¹³ In diesem Abschnitt wurden u.a. Informationen aus folgender, vierteiliger Internetquelle verarbeitet, deren erster Teil hier zugänglich ist:

http://www.luftwaffe.de/portal/a/luftwaffe/!ut/p/c4/NYqxDslwDAX_yE6FBIWN0oW1S2k3k0bFlnUqy6ULH08y8E665R6OmBH68EzGSSjiAwfPI-cOcQd62wZC_oV9-U0BfJJgxRbEOHtWsqSwJrVYyqaaC_CEG6vaxh3df9W37sZbfTqcXXtvOlyX5foDHApytQ!!/

genutzt. Dabei ging es vor allem um den Werbeeffekt im Blick auf potentielle Exportkunden. Die Industrie behauptet gerne, Waffen seien bereits kriegserprobt.

Die deutsche Luftwaffe plante lange, etwa die Hälfte ihrer Eurofighter nur als Jagdflugzeug zu nutzen, während die andere Hälfte der Flugzeuge mehrrollenfähig, also auch zur Bekämpfung von Bodenzielen geeignet sein sollte. Inzwischen hat sie es sich anders überlegt. Künftig sollen alle Eurofighterverbände und möglichst auch alle Eurofighter-Flugzeuge der Luftwaffe mehrrollenfähig sein, also beides können. Damit entfällt der Grund für die bisherige Unterscheidung von Jagd- und Jagdbombengeschwadern. Künftig werden alle Geschwader mit Kampfflugzeugen bei der Luftwaffe als Taktische Luftwaffengeschwader bezeichnet. Dieser Begriff passe besser zu der Mehrrollenfähigkeit.

3.2. Fluglärm und Umwelt

Die Zukunftsplanung für Wittmundhafen bedeutet nicht, dass künftig Ruhe über Ostfriesland einkehren wird. Die Phantom-Flugzeuge waren bekanntlich alles andere als ein akustisches Phantom, der Eurofighter wird es auch nicht sein. Der Kommodore des Wittmunder Geschwaders hat vor zwei Jahren darauf hingewiesen, der Eurofighter sei nicht leiser als die Phantom. Eine Verbesserung werden allenfalls für einige wenige Orte eintreten, weil er schneller an Höhe gewinne. In diesem Jahr klang es ganz anders: Der Eurofighter werde deutlich weniger Lärm verursachen als die Phantom. Das Flugzeug sei leichter, schubstärker und könne ohne Nachbrenner starten.

Gesichert ist, dass sich Ostfriesland auf eine Atempause freuen darf. 2013 sollen in Wittmund 930 Flugstunden anfallen, davon 230 im zweiten Halbjahr mit dem Eurofighter. Zum Vergleich: 2008 wurden noch 8.000 Flugstunden absolviert. 2011 wurde mit 3.000 geplant und 2012 waren auch noch 1.800 Stunden vorgesehen.¹⁴ 2013 wird also – was den Fluglärm betrifft – das wohl leiseste Jahr seit vielen Jahrzehnten, trotz des Tages der offenen Tür und dem zu erwartenden Ansturm fahrender und fliegender Besucher. Ein Wermutstropfen ist mit dieser Nachricht allerdings ebenfalls verbunden. Bis zum Abschluss des Umbaus der Lärmschutzhalle müssen die regelmäßigen und sehr lauten Triebwerktests unter freiem Himmel durchgeführt werden.

Mehr als eine Atempause ist allerdings nicht zu erwarten. Bis 2018 soll die Zahl der Flugstunden für Wittmund wieder auf 4.000 pro Jahr ansteigen und danach droht eine weitere Steigerung, sollte Wittmundhafen wieder ein ganzes Geschwader beheimaten. Gleichwohl: Ich glaube nicht, dass die Bundeswehr mit dem Eurofighter in absehbarer Zeit so viel fliegen wird und kann, wie früher mit der Phantom. Es gibt einfach keinen Geldtopf, in den die Luftwaffe fallen könnte, der groß genug wäre, um die horrenden Kosten der Flugstunden bezahlen zu können. Insofern: Die Atempause könnte auch etwas länger dauern.

¹⁴ Daten nach: Jeversches Wochenblatt 9.2.11 und Nordwestzeitung 2.5.13

Allerdings hat die Anzahl der Flugstunden nur eine begrenzte Aussagekraft bezüglich des zu erwartenden Fluglärms. Wenn ein Flugzeug in dieser Stunde einen Trainingsrundflug über der Nordsee unternimmt, sind vor allem Start und Landung belastend. Würde der Pilot dagegen Touch and Go Manöver üben, also Landungen, bei denen er immer wieder durchstartet, so wäre die Lärmbelastung am Fliegerhorst deutlich größer. Sie würde auch steigen, wenn der Tiefflug wider Erwarten noch einmal erheblich an Bedeutung gewinnen sollte. Die Zahl, die über die zu erwartende Lärmbelastung mehr aussagt, ist die Zahl der Flugbewegungen. Sie liegt deutlich höher als die Zahl der Flugstunden, ist aber kaum lange im Voraus planbar und kann deshalb nur im Nachhinein abgefragt werden.

Daten aus dem Jagdgeschwader 74 in Neuburg – dem vergleichbaren Geschwader mit einer Eurofighter-Alarmrotte in Süddeutschland - könnten erste Anhaltspunkte liefern, wie die Einführung des Eurofighters verläuft: 2007 kamen die ersten Eurofighter nach Neuburg. Zunächst wurde auch die Phantom noch weiter betrieben. Ab 2009 gab es dort nur noch Eurofighter¹⁵:

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
EF-Flugstunden	688	1536	1604	1056	2187	
Flugbewegungen	k.A.	k.A.	5551	4831	4950	k.A.
Euro pro Flugstunde	k.A.	k.A.	73.992	76.961	88.086	k.A.
Treibstoffverbrauch in Mio. Liter	k.A.	k.A.	8,2	6,6	8,0	K.A.

k.A. = keine (Eurofighter-spezifischen) Angaben

Die Daten spiegeln sowohl erhebliche Termin-Schwierigkeiten der Industrie bei der Auslieferung gegen Ende des letzten Jahrzehnts als auch die Probleme der Bundeswehr, einen hohen Klarstand bei ihren Eurofightern zu erreichen. Sie sind ein Indiz, dass es tatsächlich zu einer verlängerten Atempause bezüglich des Fluglärms kommen könnte. Die Zahlen der Flugstunden in den Jahren 2008-2011 zeigen ein Auf und Ab, keinen kontinuierlichen Aufwuchs. 2011 verfügte Neuburg im Durchschnitt über 20,5 Eurofighter – also über in etwa so viele Flugzeuge wie in Wittmund 2018 verfügbar sein sollen. Damit wurden rund 2.200 Stunden geflogen, also deutlich weniger als jene 4.000 Flugstunden, mit denen die Luftwaffe für Wittmundhafen im Jahr 2018 plant. Um die geplante Flugstundenzahl zu erreichen, muss sich der Klarstand der Flugzeuge und/oder die Kassenlage der Bundeswehr offenbar noch erheblich verbessern.

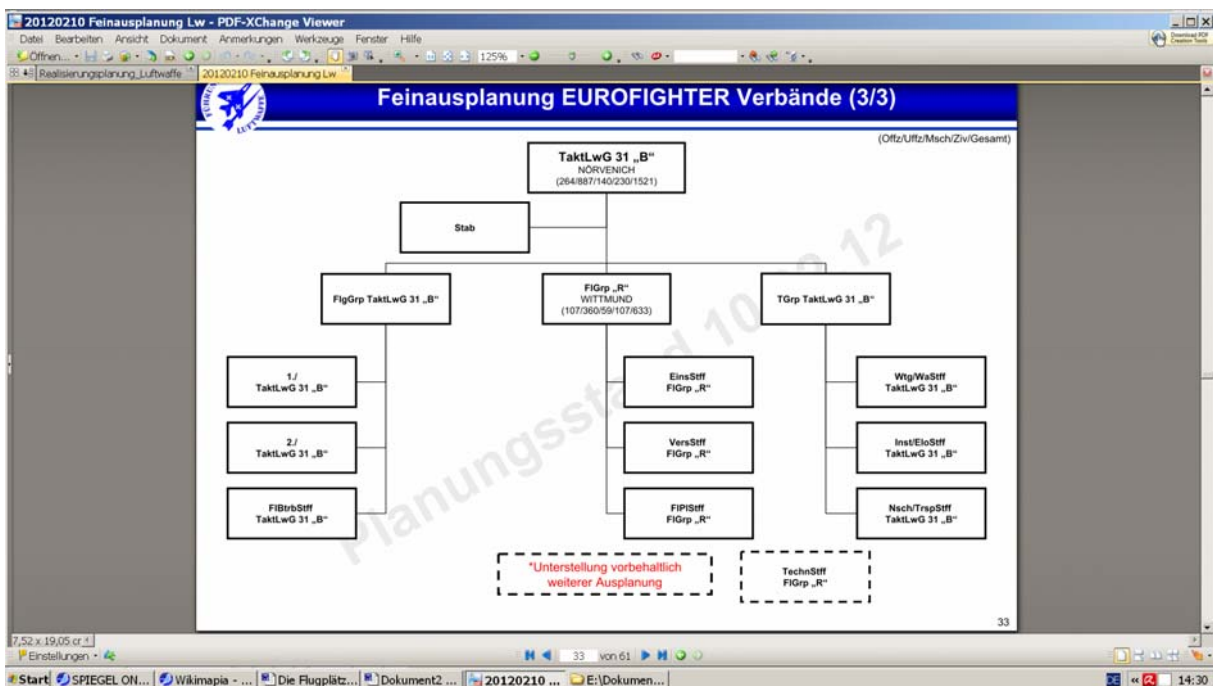
Der Eurofighter ist übrigens ganz schön durstig: Er verbrennt pro Stunde 3.500 Kilogramm Treibstoff. Ganz zu schweigen von den 11.000 kg CO₂, die er in der gleichen Zeit ausstößt. Zum Vergleich: Selbst ein großer Audi 8 oder Mercedes kommt in dieser Zeit bei einer Autobahnfahrt mit durchschnittlich 130 oder 150km/h „nur“ auf ei-

¹⁵ Datenquelle: Deutscher Bundestag, Drucksachen 17/2787, 17/6830 und 17/10789

nen CO₂ Ausstoß von 35-40kg, erreicht also erst nach 250-300 Stunden Autobahnfahrt den Wert einer einzigen Flugstunde.

2.3. Personal

Im Mai 2012 waren in Wittmund noch 1102 Soldaten, 328 Zivilbeschäftigte und 92 Azubis beschäftigt, also insgesamt mehr als 1.500 Menschen. Die Sollstärke des Standortes lag bei 1660 Dienstposten. Die kommende Umgliederung wird auf jeden Fall einen deutlichen Abbau von Dienstposten in Wittmund mit sich bringen. Derzeit liegt der Personalumfang noch bei etwa 1.200 Dienstposten. Bei der Taktischen Luftwaffengruppe sind nach Angaben der hiesigen Bundeswehrführung noch etwa 730 militärische und 100 zivile Arbeitsplätze vorgesehen. Die Feinausplanung der Bundeswehr aus dem letzten Jahr weist jedoch nur noch rund 630 Dienstposten als Zielstruktur aus, einschließlich der rund 100 zivilen.¹⁶ Diese verteilen sich auf eine Einsatzstaffel, eine Versorgungsstaffel und eine Flugplanungsstaffel, sowie Stabsanteile. Hinzukommen könnte noch eine Technische Staffel – daraus ergibt sich möglicherweise die Differenz. Auch wenn künftig wieder ein volles Geschwader in Wittmund stationiert sein sollte – die Personalstärken der Vergangenheit werden künftig nicht mehr erreicht. Ein Luftwaffen-Geschwader wird künftig nicht mehr 1.500-1.800 Dienstposten haben, sondern eher 900-1.000. Das Eurofighter-Geschwader in Neuburg an der Donau plant mit 935 Dienstposten.



Hintergrund dieser Entwicklung ist vor allem, dass die Bundeswehr Aufgaben outsourct, also an externe Dienstleister vergibt, und sich umgliedert, also Zuordnungen verändert.

¹⁶ BMVg: Feinausplanung der Luftwaffe, Planungsstand 10.2.2012, S.33

Die Wartung des Eurofighters wird z.B. künftig weitgehend durch die Industrie erledigt. Deshalb braucht man keine Luftwaffenwerft wie in Upjever mehr und auch die Zahl der Techniker im Geschwader wird kleiner. Ob das klug ist, wird sich zeigen. Ob es langfristig billiger wird, darf bezweifelt werden. Am Anfang des Prozesses hat die Industrie die einmalige Gelegenheit qualifiziertes Personal der Luftwaffe anzuwerben und vergleichsweise preisgünstige Angebote zu machen, weil nur geringe Ausbildungs- und Schulungskosten anfallen. Übermorgen aber, wenn die Bundeswehr keine eigene Wartungsfähigkeit mehr hat und die Industrie selber viel Geld in die Ausbildung ihres Wartungspersonals stecken muss, ändert sich das Bild. Die Industrie hat dann ein Monopol auf die Wartung und kann der Bundeswehr die Preise diktieren. Der österreichische Rechnungshof hat dieses Problem beim Eurofighter-Betrieb bereits sehr kritisch angemerkt.

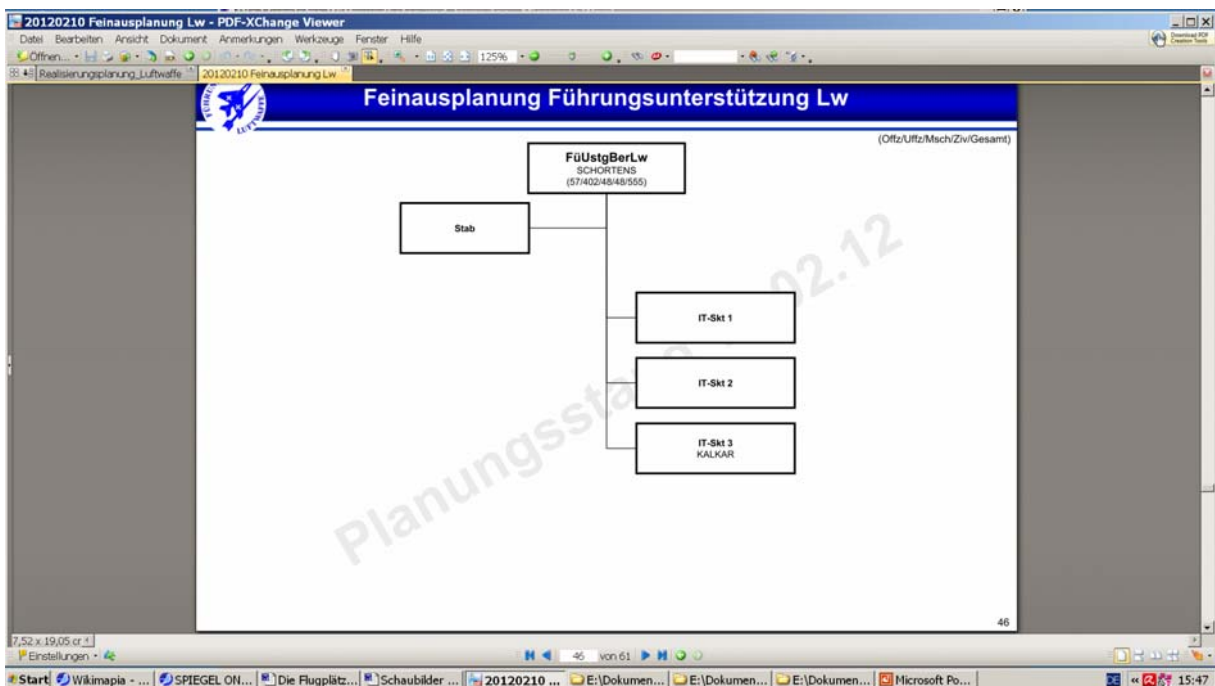
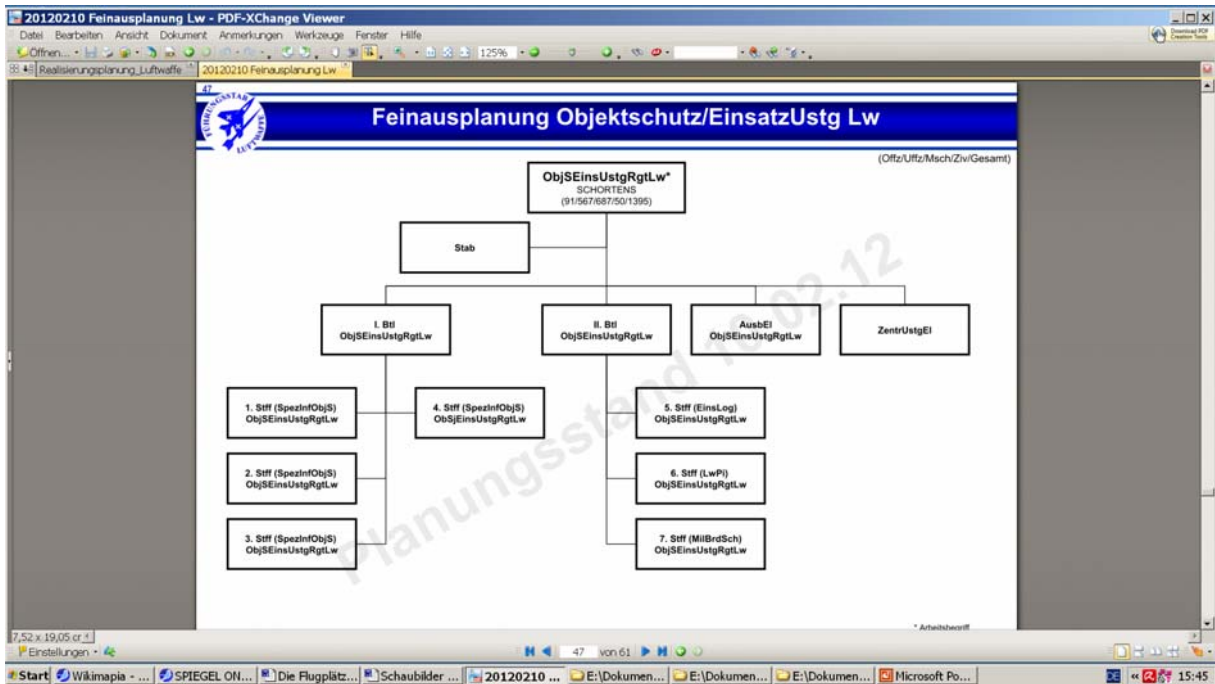
Andere Aufgaben können in der Tat ohne große Probleme ausgegliedert werden. Die Flughafenfeuerwehr muss z.B. in der Tat nicht unbedingt eine Bundeswehruniform tragen. Allerdings zeigt sich bei solchen Vorgängen auch ein gewisser Selbstbetrug: Aus Dienstposten werden Dienstleistungen. Beides muss bezahlt werden. Das ist „Linke Tasche, rechte Tasche“ in der Variante „Personalkosten, Sachkosten“, aber keine Ersparnis für den Steuerzahler. Etliche Dienstposten aus Wittmund wandern darüber hinaus nach Schortens und an andere Standorte, weil die Bundeswehr früher geschwadertypische Aufgaben zentralisiert oder umgliedert – zum Beispiel den Objektschutz.

3.4. Upjever – Schortens

In Schortens (Upjever) wird die Luftwaffenwerft nach Gewinnung der Hochwertersatzteile aus den letzten Phantom F-4F und den ausgemusterten Tornadoflugzeugen der Luftwaffe geschlossen. Auch der Flugbetrieb wird voraussichtlich Ende September diesen Jahres eingestellt. Die Fliegerhorststaffel wird zum 31.3.2014 aufgelöst.

Trotzdem bleibt Schortens ein großer Bundeswehrstandort, weil dort der Objektschutz der Luftwaffe konzentriert und mit Kräften der Einsatzlogistik der Luftwaffe zusammengefasst wird. Nach der kräftigen Umgliederung hat das Objektschutzregiment der Luftwaffe „Friesland“ hier seinen Standort und wird dem Kommando Einsatzverbände Luftwaffe unterstellt. Der Stab des Objektschutzregiments wird zum 1.4.2014 umgliedert.

Das Objektschutz-Regiment wird – nach Umbaumaßnahmen - zum Beispiel die Sicherungsstaffel, die bisher in Wittmund stationiert war, inkorporieren und auch etliche weitere Truppenteile aufnehmen, so z.B. die Feldnachrichtenkräfte der Luftwaffe oder die IT-Sektoren der Luftwaffe. Das wird insgesamt dazu führen, dass der Personalbestand in Schortens größer wird und somit ein gewisser Ausgleich für den Personalabbau in Wittmund eingeplant ist. Die folgenden beiden Schaubilder zeigen die Planung für Schortens:



Die Aufgabenstellung „Objektschutz“ impliziert, dass dem Verband in Schortens künftig eine zentrale Rolle für die Auslandseinsätze der Luftwaffe zukommt. Wann immer diese künftig ins Ausland entsandt wird, zum Beispiel als Teil der NATO Response Force, kommt den Objektschützern die Aufgabe zu, den Auslandsstandort der Luftwaffe abzusichern. Auch die IT- und Feldnachrichtenkräfte sind für solche Einsätze bedeutsam und werden regelmäßig mit entsandt.

3.5. Die Infrastruktur in Wittmund

Bereits erwähnt wurde, dass die Infrastruktur in Wittmund derzeit nur notdürftig für den Betrieb von Eurofighter-Flugzeugen hergerichtet wird, um den Betrieb der Alarmrotte in Norddeutschland kontinuierlich sicherstellen zu können. Diese begrenzten Investitionen bedeuten noch keine langfristige Existenzgarantie für den Standort. Sie erlauben auch noch keinen vollen Eurofighter-Betrieb in Wittmund, weil dafür der Eurofighter-spezifische Technikbereich noch fehlt. Das obige Schaubild zur Planung für Wittmundhafen wies den Aufbau einer technischen Gruppe und eines Technikbereiches als möglich, aber noch nicht beschlossen aus. Um Betrieb und Klarstand sicherzustellen, muss in der näheren Zukunft also auf die Infrastruktur und die Flugzeuge in Nörvenich zurückgegriffen werden. Ich gehe davon aus, dass die Luftfahrzeuge in Wittmund zunächst einer gewissen Rotation unterliegen werden, damit sie bei ihrem Stammverband in Nörvenich regelmäßig getestet und mit Ersatzteilen versorgt werden können.

Über die größeren Investitionen – zum Beispiel in einen eigenen Technikbereich - soll erst 2014/15 mit Wirkung ab dem Haushaltsjahr 2016 entschieden werden. Kommt es dann zu einem direkten oder indirekten Rückgriff auf die alten Ausbaupläne aus der Endzeit des Kalten Krieges? Die Entscheidung, ob in Wittmund ab 2016 eine dreistellige Millionensumme in die Infrastruktur investiert wird, wird voraussichtlich im Kontext anderer Fragen fallen: Bestellt die Bundeswehr wie ursprünglich geplant weitere 37 Eurofighter? Wird die Bundeswehr künftig noch reine Jagdversionen des Eurofighters besitzen oder werden alle Flugzeuge mehrrollenfähig sein? Und vor allem: Wo findet die Ausbildung der Eurofighter-Besatzungen künftig statt? Grundsätzlicher: Wann kommt die nächste Reform der Bundeswehr und was wird diese bringen? Auf all diese Fragen geht die folgenden Abschnitte ein.

4. Spekulationen und Nachdenken über die Zeit nach 2018

Bis Anfang 2018 – also bis zum Ende der Auslieferung der Tranche 3A des Eurofighters – ist das Bild also recht klar. In Wittmundhafen werden bis zu 20 Eurofighter stationiert. Ob das termingerecht gelingt, bleibt abzuwarten. Bis 2018 bleibt es bei einer Taktischen Luftwaffengruppe. Da die Aufgaben dieser Gruppe im wesentlichen luftpolizeilicher Art sind, würde es theoretisch auch ausreichen, in Wittmundhafen Flugzeuge der Tranche 1 zu fliegen, die als Jäger ausgelegt sind. Das passiert aber nicht. Da die Flugzeuge für Wittmundhafen aus dem Bestand von Nörvenich kommen, gehören sie zu den neueren Maschinen der Tranche 2 und später der Tranche 3A. Um Wittmund im Sommer 2013 bestücken zu können, muss Nörvenich vorerst rund die Hälfte seines bisherigen Flugzeugbestandes an Wittmund ausleihen und aufgrund der fehlenden technischen Infrastruktur auch vorläufig zusammen mit der Industrie betreuen.

Auf längere Sicht wird das Bild verschwommener. Mehrere sich gegenseitig beeinflussende Entscheidungen stehen an: Möglicherweise schon Ende 2013, wahrscheinlicher aber 2014 muss die Frage beantwortet werden, ob die Eurofighter-

Flugzeuge der Tranche 3B beschafft werden. Mit dem Haushalt 2016 muss entschieden werden, ob es weitere größere Investitionen in die Infrastruktur in Wittmund geben soll. Und schließlich: Wird die Pilotenausbildung für den Eurofighter ab 2017 von Laage auf die Holloman Air Force Base in New Mexiko verlegt und muss deshalb auch dort in die Infrastruktur investiert werden? Einige Erläuterungen zu diesen drei Problemkreisen:

4.1. Zusätzliche Eurofighter?

Kauft die Bundeswehr die noch ausstehende Eurofighter Tranche 3B im Umfang von 37 Flugzeugen? Diese Entscheidung sollte unmittelbar nach der Bundestagswahl, also bis Ende dieses Jahres fallen, wird sich aber wahrscheinlich bis in das Jahr 2014 verzögern. Die zeitliche Nähe zur Bundestagswahl ist ein Grund, die finanziellen Probleme der Partnerländer Spanien und Italien sind ein anderer. Zudem muss Großbritannien seine Beschaffungsprioritäten noch klären und in der Bundeswehrplanung fehlt zusätzliches Geld für diese Beschaffung. Der zeitliche Spielraum für eine Verzögerung der Entscheidung ist allerdings auch nicht unbegrenzt. Eine Produktionsunterbrechung beim Eurofighter verursacht zusätzliche Kosten.

Die deutsche Luftwaffe hat sich klar positioniert. Sie will die zusätzlichen Flugzeuge auf jeden Fall kaufen, also alle 180 ursprünglich geplanten Eurofighter abnehmen. Das zusätzliche Geld, mindestens 4-5 Milliarden Euro, soll der Finanzminister aufbringen und der Bundestag bewilligen. Bislang hat das Parlament die Ausgaben für das Grundsystem Eurofighter begrenzt und dafür mit Preisstand 2008 etwa 14,5 Mrd. € (plus Preisanpassung) bereitgestellt, aus denen alle 180 Flugzeuge bezahlt werden sollten. Das wird – wie bereits erwähnt - nicht klappen. Die Industrie wird für diesen Betrag deutlich weniger Maschinen liefern.

Am Ende dieses Jahres werden schätzungsweise 14,4 Mrd € für das Eurofighter Grundsystem geflossen sein. Etwa 16,8 Mrd. € sind dafür bis 2018 vorgesehen. Je nachdem, wie hoch die Preisanpassung von 2008 -2012 angesetzt wird, wird die vom Bundestag gesetzte Preisobergrenze also bereits vor 2018 gerissen, obwohl dann noch nicht alle 143 Flugzeuge der Tranchen 1-3A ausgeliefert sind. Wahrscheinlich ist, dass das Thema Kosten bereits im Kontext der Diskussion über die Beschaffung der Tranche 3B erneut auf den Tisch kommt.

Ganz so problemlos, wie die Luftwaffe es gerne hätte, wird die Bestellung der Tranche 3B angesichts des bevorstehenden Eingeständnisses einer erneuten, erheblichen Verteuerung also vermutlich nicht. Vor allem nicht im Bundestag, der seine bisherige Kostenobergrenze für 180 Grundsysteme dann von 14,5 Mrd. € auf mindestens 21-22 Mrd. € (plus weitere, künftige Preisanpassungen und Kostensteigerungen) anheben müsste, um auch wirklich 180 Luftfahrzeuge zu bekommen.

Die Struktur der Bundeswehr sieht bekanntlich künftig nur noch 140 Eurofighter vor. Nach Abschluss der Beschaffung der bestellten Tranche 3A werden aber schon 143 Eurofighter vorhanden sein. Die Luftwaffe muss sich also gute Gründe einfallen las-

sen, wenn sie an zusätzliche Flugzeuge der Tranche 3B kommen will, die Geld kosten, das bisher weder im Haushalt vorgesehen noch vom Parlament bewilligt ist.

Anfänglich versteckte sie ihren Plan, weitere Flugzeuge zu kaufen, deshalb hinter der Formulierung, dass alle 140 Eurofighter „mehrrollenfähig“ sein sollten. Das sind die Flugzeuge der Tranche 1 nicht. Man könnte sie zwar vielleicht mehrrollenfähig machen, das aber würde viel Geld für deren Umrüstung kosten. Zudem sind die ältesten Flugzeuge inzwischen zehn Jahre alt. Deshalb verfolgt die Luftwaffe diese Option erst gar nicht¹⁷. Sie setzt ausschließlich auf den Kauf neuer Flugzeuge und bereitet auch nur diese Entscheidung vor, schafft also bereits Fakten bzw. Handlungszwänge in ihrem Sinne.

Die Luftwaffe argumentiert, wenn die Tranche 3B gekauft und die Tranche 1 verkauft würden, seien ihre Eurofighter künftig insgesamt moderner, langlebiger und hätten einen einheitlicheren Ausstattungsstand bzw. Wartungsbedarf. Der Verkauf der Flugzeuge der Tranche 1 könne zudem einen Beitrag zur Finanzierung der Tranche 3B leisten.¹⁸ Eurofighter der Tranche 1 hat die Luftwaffe in Zusammenarbeit mit dem Hersteller bereits den Schweizern, Kroaten und Bulgaren zum Kauf angeboten – bislang jedoch ohne Erfolg.

Der Schweiz wurde zunächst die Übernahme von 33 gebrauchten Eurofightern für etwa den Preis angeboten, den die Schweizer für 22 von ihnen bevorzugte neue Gripen-NG-Flugzeuge aus Schweden zahlen sollten, etwa 3,3 Mrd Euro. Die Schweizer winkten ab, aber EADS machte schon bald ein neues Angebot: 22 gebrauchte Eurofighter seien schon für rd. 1,5 Mrd. Euro zu haben. Ein rapider Preisverfall binnen eines Jahres. Oder anders gesagt: Notfalls sollen die Eurofighter der Tranche 1 schnell verramscht werden, damit die Tranche 3B politisch durchgesetzt werden kann. Die Differenz zahlt der Steuerzahler.

4.2. Die Ausbildung

Die Bundeswehr plant derzeit, die Eurofighter-Ausbildung ab 2017 von Laage bei Rostock nach Holloman in den USA zu verlegen. Für diese Planung gibt es noch keine endgültige Haushaltsentscheidung durch den Bundestag. Auch in Holloman muss zunächst mit erheblichem finanziellen Aufwand die Infrastruktur für den Betrieb des Eurofighters geschaffen werden. In Wittmundhafen gibt es erste Teile der nötigen Infrastruktur, in Holloman noch gar nichts. Der Bundestag muss sich zuvor mit diesem Vorhaben beschäftigen, vermutlich wird das während der Haushaltsberatungen 2015 oder 2016 geschehen. Je nach Haushaltslage kann es dann durchaus zu einer Konkurrenzsituation kommen: Soll angesichts knapper Kassen vorrangig in die Ver-

¹⁷ So argumentiert:

http://www.luftwaffe.de/portal/a/luftwaffe/lut/p/c4/NYqxDsIwDAX_yE6FBIWN0oW1S2k3k0bFInUqy6ULH08y8E665R6OmBH68EzGSSjiAwfPI-cOcQd62wZC_oV9-U0BfJJgxRbEOhtWsqSwJrVYYqaaC_CEG6vaxh3df9W37sZbfTqcXXtvOlyX5foDHApytQ!!/

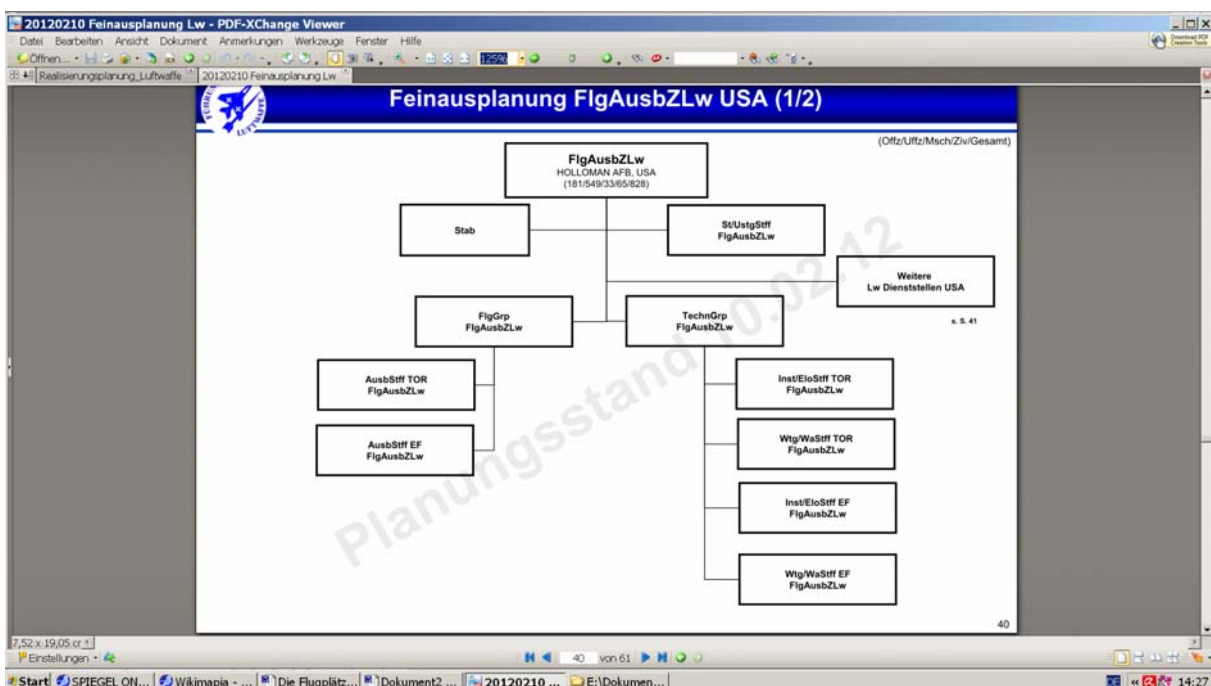
¹⁸ Ob der Finanzminister dies genauso sieht, wird man sehen: Der Erlös aus dem Verkauf überschüssigen Bundeswehrmaterials fließt normalerweise überwiegend dem allgemeinen Haushalt zu, nicht dem Einzelplan 14 des BMVg.

legung der Ausbildung in die USA oder in den Ausbau des Standorts Wittmundhafens investiert werden?

In Holloman kann sich die Luftwaffe nicht wie bei Wittmundhafen und Nörvenich auf einen benachbarten Verband abstützen, dessen Infrastruktur mit genutzt werden kann. Dort sind von Anbeginn an umfangreichere Investitionen erforderlich. Die Luftwaffe führt seit Juli 2012 eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zu Holloman als Ausbildungsort für Tornado und Eurofighter durch, deren Ergebnis noch nicht bekannt ist. Der aktuelle Nutzungsvertrag mit den USA für Holloman läuft 2019 aus. Es muss entschieden werden, ob und zu welchen Kosten er verlängert werden kann und soll.

In der Luftwaffe ist Holloman ein beliebter, weil gastfreundlicher und gut bezahlter Dienstort, allerdings auch ein abgelegener. Die Luftwaffe würde ihn gerne behalten und das nicht nur, weil er große Übungsräume und meist gleichbleibend gutes Wetter bietet. Das Wetter, früher angesichts der großen Bedeutung der Ausbildung für den Tief- und Tiefstflug ein wesentliches Argument für Holloman, spielt aber heute eine relativ geringe Rolle, da der größte Teil der Ausbildung in größeren Höhen und damit über den Wolken stattfindet.

Derzeit leben in Holloman etwa 600 deutsche Soldaten; die Feinausplanung der Luftwaffe aus dem vergangenen Jahr sieht vor, dass die Zahl der Dienstposten mit dem Eurofighter wieder auf mehr als 800 Dienstposten aufwachsen sollte.



Allerdings scheint es bei diesem Plan noch Variablen und offene Fragen zu geben. Artikel auf www.Luftwaffe.de sprechen von 20 Eurofightern, die Realisierungsplanung der Luftwaffe nennt dagegen 24 Flugzeuge, die auf Holloman Airforce Base künftig stationiert werden sollen.

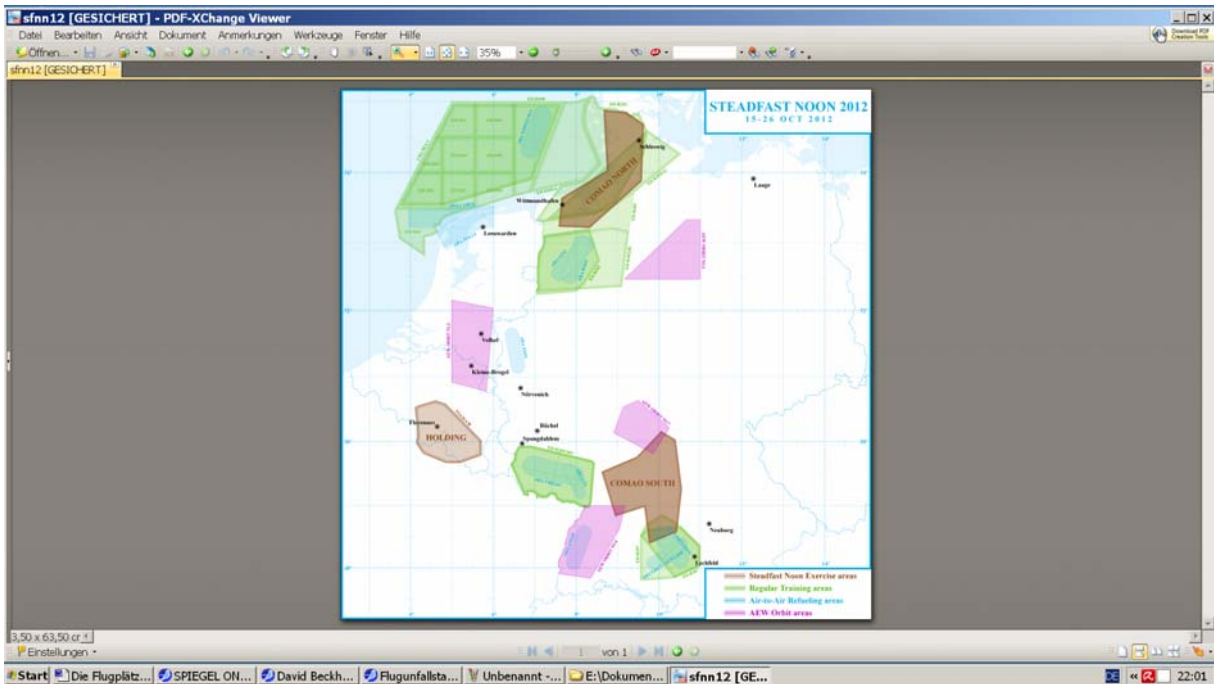
Hintergrund ist wohl die längerfristige Planung der Luftwaffe: Würde die Ausbildung des Eurofighters nicht nach Holloman verlegt, so wäre der Standort fast sicher ein Auslaufmodell. Derzeit wird dort nur auf dem Tornado ausgebildet und künftig sollen nur noch 14 Tornados in den USA stationiert sein. Der Ausbildungsbedarf auf diesem Flugzeugmuster sinkt, die Tornadoflotte wird einschließlich der Ausbildung auf 85 Luftfahrzeuge reduziert. Würde die deutsche Beteiligung an der nuklearen Teilhabe der NATO entfallen, so entfielen auch die Notwendigkeit, weiterhin 46 Maschinen für diesen Zweck vorzuhalten. Zudem soll der Tornado irgendwann nach 2025 ausgemustert werden. Also entfällt irgendwann auch die Notwendigkeit, weiterhin Tornado-Piloten auszubilden. Mit anderen Worten: Bekommt Holloman keine zusätzlichen Aufgaben, so ist der Standort gefährdet, zumal 2019 über die Verlängerung des Nutzungsabkommens mit den USA entschieden werden muss und sich die Kosten des Standorts allein für die Tornado-Ausbildung wohl nicht mehr rechnen.

Es spricht also vieles dafür, dass die Luftwaffe derzeit rechtzeitig vorsorgen und Nägel mit Köpfen machen will, indem sie dort in die Eurofighter-Infrastruktur investiert, um sich den Standort zu sichern. Um das zu rechtfertigen, plant sie zunächst mit einer relativ hohen Zahl von Eurofighter-Ausbildungsflugzeugen. Je mehr Flugzeuge eingeplant sind, desto leichter lassen sich dort Investitionen rechtfertigen, je größer die Investitionen in Holloman, desto sicherer dürfte der Standort sein. Absenken kann man die Zahl der geplanten Flugzeuge später immer noch. Blicke die Eurofighter-Ausbildung dagegen in Deutschland, so würde dies wahrscheinlich das Aus für den Standort Holloman bedeuten.¹⁹

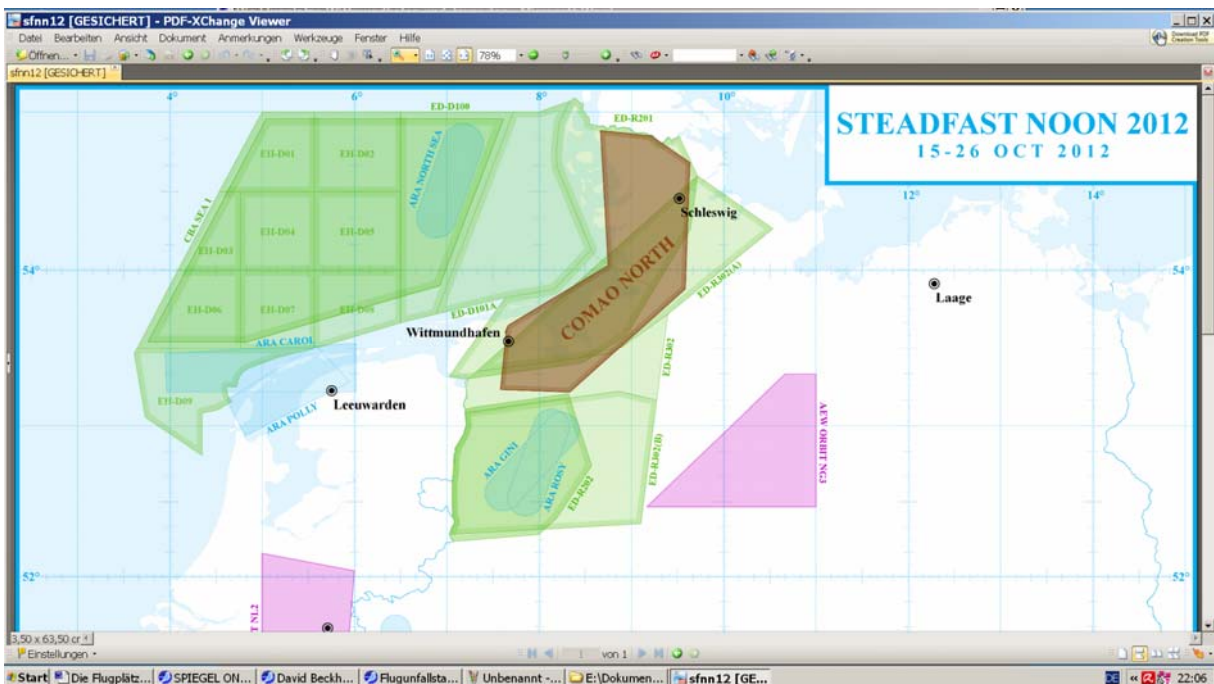
Seit Einführung des Eurofighters ist die Ausbildung auf diesem Flugzeugmuster in Laage bei Rostock angesiedelt. Man kann diese Aufgabe also auch in Deutschland durchführen. Norddeutschland ist dafür besser geeignet als der Rest der Republik, weil der norddeutsche Luftraum deutlich weniger durch zivilen Luftverkehr belastet ist als die Lufträume in der Mitte und im Süden Deutschlands.

Über Norddeutschland und der Nordsee befinden sich die größten zusammenhängenden Übungsräume für militärische Ausbildungsflüge in Deutschland. Einige davon zeigt die folgende Karte, die für die jährliche Atomwaffenübung der NATO im vergangenen Jahr entstand: Die grünen Flächen zeigen Lufträume, die für militärische Ausbildungsflüge genutzt werden können, die blauen Zonen können temporär für die Luftbetankung genutzt werden, rosa sind die vorgesehenen Räume für Frühwarnflugzeuge vom Typ AWACS eingezeichnet.

¹⁹ Unberücksichtigt bleibt hier ein politisches Argument: So wie die USA Standorte in Deutschland unterhalten, betreibt die Bundeswehr Standorte in den USA und betrachtet dies als Ausdruck des gleichberechtigten Umgangs der Bündnispartner miteinander. Für den Autor hat dieses Argument eine äußerst begrenzte Überzeugungskraft, da aus ihm eher eine gewisse Selbstüberschätzung spricht.



Das Ganze noch einmal etwas größer für das westliche Norddeutschland:



Die Bundeswehr hält zusammen mit den Niederlanden über der Nordsee das bei weitem größte zusammenhängende Sperrgebiet für solche Übungen bereit, das es in unserer Region gibt. Es kann durch die Aktivierung angrenzender Sperrgebiete zudem erweitert werden, sodass ein zusammenhängender Luftraum vor der Küste von Mittelholland bis nach Sylt entsteht, der zugleich fast ganz Schleswig-Holstein und

große Teile Niedersachsens bis zur Grenze nach NRW umfasst.²⁰ Durch die zusätzliche Aktivierung temporär reservierbarer Lufträume für die Luftbetankung innerhalb und an den Grenzen des Übungsgebietes kann auch diese Fähigkeit standortnah geübt werden. In oder am Rande dieses Übungsgebietes liegen auch die Luft-Boden-Schießplätze Nordhorn Range und Cornfield Range auf Vlieland, auf denen ein Teil der Bekämpfung von Zielen am Boden geübt werden kann. Da auch Standorte der Luftverteidigungssysteme der Bundeswehr (Patriot, Ozelot und Mantis des FlaRakG 1, Husum) in diesen Übungsräumen liegen, kann auch mit diesen geübt werden.

Da Wittmund mehrrollenfähige Flugzeuge aus Nörvenich und später aus der aktuellen Produktion bekommt, erweitern sich in jedem Fall die Aufgaben des Verbandes. Die Fähigkeit zu Luft-Boden-Einsätzen vergrößert die Wahrscheinlichkeit, dass der Verband seine Piloten und Maschinen für die NATO-Response Force, Auslandseinsätze und Interventionen ausbilden und abstellen muss und deshalb auch den Einsatz moderner Luft-Boden-Waffen regelmäßig üben muss. Der Luft-Boden-Schießplatz Nordhorn Range ist nicht weit. Er könnte künftig wieder an Bedeutung gewinnen. Allerdings müssten in Wittmund die technischen und infrastrukturellen Voraussetzungen für die Lagerung und Handhabung von Luft-Boden-Munitionen geschaffen werden.

Bleibe die Eurofighter-Ausbildung in Deutschland und würde Holloman aufgegeben, so müsste die Luftwaffe entscheiden, wo sie ihre Tornado- und Eurofighter-Piloten ausbilden will. Die wahrscheinlichste und sinnvollste Lösung bestünde darin, je einem Tornado- und einem Eurofighter-Geschwader eine Ausbildungsstaffel anzugliedern. Für den Tornado wäre dies vermutlich in Jagel der Fall. An diesem Standort ist derzeit nur noch eine Tornadostaffel vorgesehen. Die dort ebenfalls geplante Drohnenstaffel dürfte noch etliche Jahre auf sich warten lassen, da die eingeplanten Drohrentypen keine luftfahrtrechtliche Zulassung haben und auch deren Integration in den zivilen Luftraum erst noch bewerkstelligt werden muss. Die Eurofighter-Ausbildung würde wohl entweder in Laage verbleiben oder in Wittmundhafen angesiedelt. Da die für Holloman vorgesehenen Flugzeuge dann auf die deutschen Eurofighter-Flugplätze verteilt werden könnten, stünden genug Luftfahrzeuge zur Verfügung, um dann auch Wittmundhafen zu einem vollen Geschwader aufwachsen zu lassen.

Was also wird aus Holloman? Aus Kostengründen kann es durchaus sein, dass die Bundesregierung oder der Bundestag sich über die Wünsche der Luftwaffe hinwegsetzen und die Pilotenausbildung in Deutschland ansiedeln.

²⁰ Ein weiteres großes Übungsgebiet über Mecklenburg Vorpommern und der Ostsee ist auf dieser Karte nicht eingezeichnet, weil es bei der Nuklearwaffenübung, für die diese Karte entstand, nicht genutzt wurde. Deutschland und die NATO haben Russland zugesagt, ihre nuklearen Aktivitäten nicht auf das Gebiet der ehemaligen DDR auszudehnen.

4.3. Die Infrastruktur

Entschieden werden muss schließlich, ob Wittmund zu einem vollwertigen Geschwader mit rund 30 Flugzeugen, eigenem Stab und geschwadereigener technischer Infrastruktur aufwachsen soll. Dazu wären erhebliche Investitionen in die Infrastruktur erforderlich, denen der Bundestag spätestens bei der Haushaltsberatung im Herbst 2015 zustimmen müsste, damit sie 2016-2018 realisiert werden können. Früheren Planung zufolge sollte Wittmundhafen zwischen 2016 und 2018 für einen Gesamtbetrag von 130-170 Mio. Euro ausgebaut werden.²¹ Welchen Umfang der Ausbau haben wird und mit welchen Kosten dabei letztendlich zu rechnen ist, lässt sich vermutlich erst konkret abschätzen, wenn entschieden ist, ob die Eurofighter-Ausbildung in Laage verbleibt, nach Holloman verlegt wird oder gar in Wittmund angesiedelt werden könnte, wie der SPD-Luftwaffenexperte Hans-Peter Bartels angedeutet hat. Zudem spielt es eine Rolle, ob die Eurofighter der Tranche 3B beschafft werden oder nicht.

Würde die Eurofighter-Ausbildung in Holloman angesiedelt, so muss dort vorrangig – auch im Vergleich zu Wittmundhafen – in die Infrastruktur investiert werden. Holloman würde eine komplette Eurofighter-Infrastruktur benötigen, von den Simulatoren bis zum eigenen Technikbereich. Diese Infrastruktur müsste zumindest in Grundzügen betriebsbereit sein, wenn 2017 die ersten Eurofighter in Holloman eintreffen. Damit hätte sie zeitlich Vorrang vor einem weiteren Ausbau in Wittmundhafen und damit wohl auch vor einem Ausbau Wittmundhafens zu einem vollen Geschwader in den Jahren nach 2018.

Wenn die Eurofighter-Ausbildung nach Holloman verlegt würde, müsste entschieden werden, ob es in Wittmund auch nach 2018 bei der Taktischen Luftwaffengruppe bleiben soll oder ob genug Luftfahrzeuge „zusammengekratzt“ werden können, um den Ausbau zu einer vollen Geschwaderinfrastruktur mit zweiter Staffel bewerkstelligen zu können. Das wäre rechnerisch etwas leichter, wenn die Flugzeuge der Tranche 3B angeschafft würden und die Plan-Zahl der Eurofighter in der Luftwaffenstruktur leicht angehoben würde, weil man ja mehr als 140 Luftfahrzeuge beschafft hat. Die Luftwaffe besäße dann ja 147 statt 143 Eurofighter.

Verbleibt die Eurofighter-Ausbildung dagegen in Deutschland, so steht auf jeden Fall eine ausreichende Zahl von Flugzeugen zur Verfügung, um in Wittmundhafen ein volles Geschwader aufzubauen. Alle Geschwader in Deutschland und insbesondere das Geschwader, das künftig neben den taktischen Staffeln eine Ausbildungsstaffel betreiben würde, könnten dann mit mehr Luftfahrzeugen ausgestattet werden als bisher offiziell vorgesehen. 20-24 Luftfahrzeuge stünden dafür zusätzlich zur Verfügung. Dies würde ausreichen, um in Wittmundhafen eine zweite taktische Einsatzstaffel sowie in Laage oder Wittmundhafen eine Ausbildungsstaffel auszurüsten, die angesichts der Stationierung an einem normalen Geschwaderstandort weniger Luft-

²¹ Die Ziffern geben die Spannweite der Schätz- und Planziffern an, die in der Vergangenheit öffentlich erwähnt wurden. Sie sind keine verlässliche Größe, da noch keine konkrete Ausbauplanung öffentlich gemacht wurde.

fahrzeuge benötigen würde als im fernen Holloman. Die finanziellen Mittel, die ansonsten für die Eurofighter-Infrastruktur in den USA und die Verlegung der Ausbildung dorthin reserviert werden müssten, könnten in eine vollständige Geschwader-Infrastruktur in Wittmundhafen sowie in die Infrastruktur der Ausbildungsstaffel in Laage oder Wittmundhafen investiert werden. Über den endgültigen Umfang der künftigen Infrastrukturmaßnahmen in Wittmund würde dann im Kontext der Frage entschieden, ob die Eurofighter-Ausbildung aus Laage nach Wittmund umziehen soll oder in Laage verbleibt. Sollte sie nach Wittmund umziehen, so würde dort ein dritter Staffebereich neu gebaut werden. Verbliebe sie in Laage, so müsste der dritte Staffebereich dort errichtet werden.

Für beide Lösungen sprechen unterschiedliche Argumente: Für Laage spricht, dass es schon heute die Eurofighter-Ausbildung beheimatet, diese also nicht verlegt werden müsste. Für Wittmund spräche die Nähe zu größeren Ausbildungsfluträumen mit der Möglichkeit zu Luft-Luft- und Luft-Boden-Schießübungen und die Tatsache, dass die Baumaßnahmen für eine Ausbildungsstaffel mit jenen für die Erweiterung zum vollen Geschwader zusammengefasst werden könnten. M.a.W.: Wenn Laage Ausbildungsort bleibt, muss an beiden Standorten Infrastruktur zugebaut werden, wird die Ausbildung dagegen nach Wittmund verlegt, so können die Baumaßnahmen auf Wittmund konzentriert werden. Beides dürfte deutlich billiger sein, als die Ausbildung nach Holloman zu verlegen. Da Laage auch zivil genutzt wird, könnten die Argumente für Wittmundhafen überwiegen.

Diese Überlegungen zeigen: Die Luftwaffe hält sich derzeit möglichst viele attraktive Optionen offen und wird ihre endgültigen Entscheidungen wohl erst treffen, wenn sie weiß, ob sie die Flugzeuge der Tranche 3B bekommt und die Ausbildung wie derzeit geplant in die USA verlegen kann.

Optionen für die künftige Struktur der Eurofighter-Flotte²²

	Lw-Struktur*	T2 - T3B	T2-3B
Geschwader	3G+2Grp	4G+1Grp	4+1G
	Ausb. in USA	Ausb.in USA	Ausb. In DEU
Laage	32	32	32 (+18?)
Neuburg	32	32	32
Nörvenich	31	31	32
Wittmund	20	20	32(+18?)
Holloman	24	24	--
TAusbZLw	1	1	1
Export T-1	---	-33	-33
Bedarf EF	140	140	147
Zusätzlich verfügbare EF	3	7	0?

²² Datenquelle für die Spalte Lw-Struktur: Deutsche Luftwaffe: Realisierungsplan für die Einnahme der Luftwaffenstruktur; Teilplan 03; die anderen Spalten sind Beispielrechnungen des Autors.

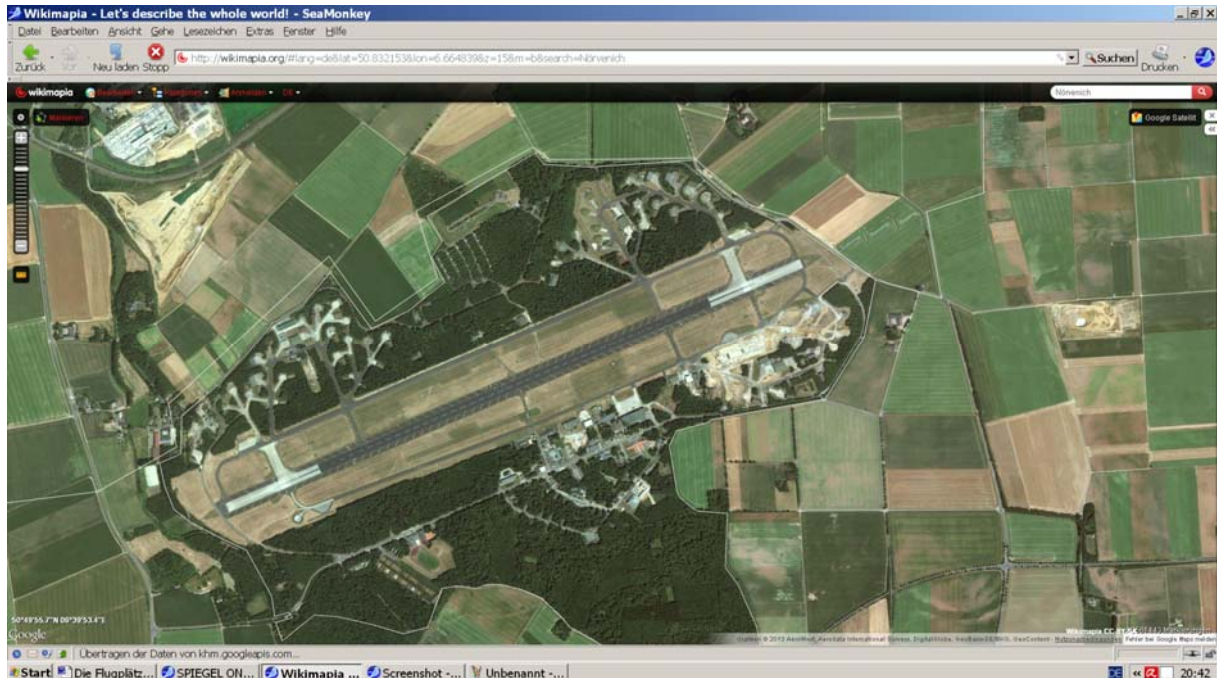
T1=Tranche 1 usw. TAusbZLw=Technisches Ausbildungszentrum der Luftwaffe.

Die Modernisierung der Infrastruktur in Wittmundhafen könnte bei einfachem Aufwuchs auf ein ganzes Geschwader nördlich der Landebahn durch den Umbau alter sowie den Zubau neuer Anlagen erfolgen. Die bisherigen Umbaumaßnahmen folgen bislang m.W. diesem Ansatz. Da die Umbauten Schritt für Schritt vorgenommen werden, könnte auch im laufenden Betrieb weiter so vorgegangen werden.

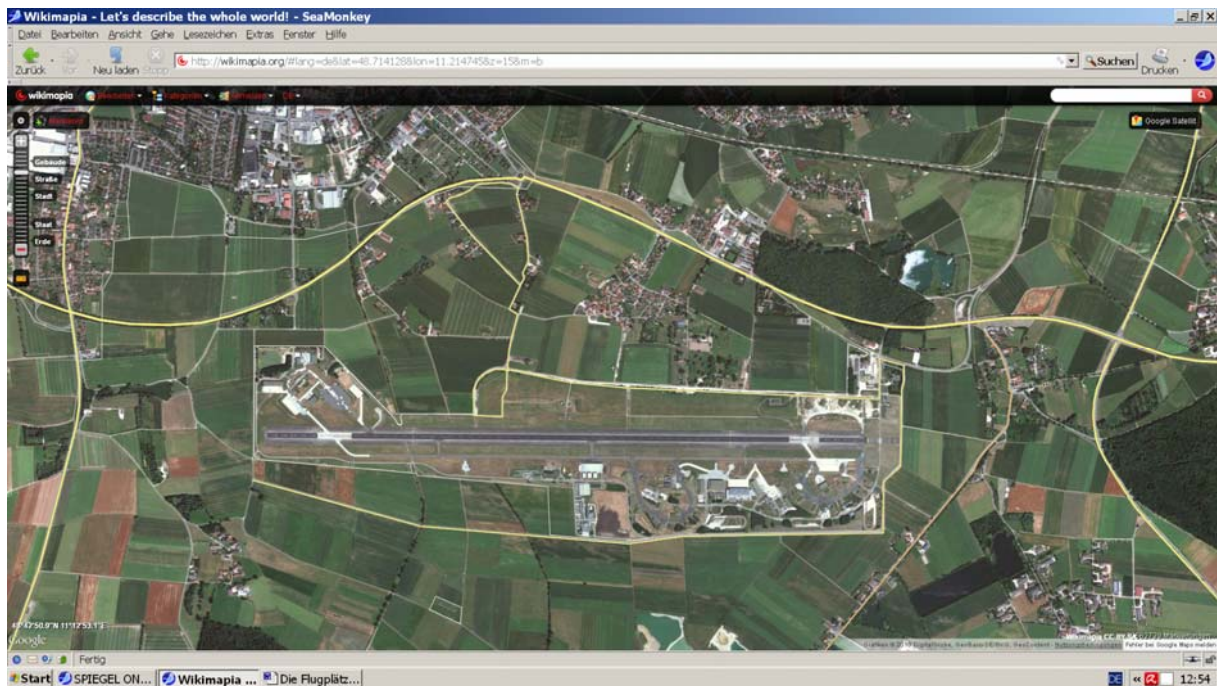
Nur bei einem Umbau im großen Stil und während des laufenden Betriebs wäre ein Neubau auf der „grünen Wiese“ südlich der Landebahn vermutlich leichter zu bewerkstelligen. Dies wäre z.B. dann zu erwarten, wenn für eine dritte (Ausbildungs-)staffel südlich der Landebahn ein neuer Staffelbereich entstehen müsste, in den man dann auch Teile der noch zu vervollständigenden Geschwaderinfrastruktur integrieren könnte.

Die Bundeswehr verfügt bereits über ausreichend große Erweiterungsflächen, um einen solchen neuen Infrastrukturbereich für den Eurofighter zu bauen. Der Flächenbedarf für einen solchen Bereich lässt sich durch einen Vergleich mit Nörvenich oder Neuburg relativ gut abschätzen. Eine Luftaufnahme der Bauarbeiten in Nörvenich zeigt die Größe der dortigen Baustelle. Ein Luftbild von Neuburg zeigt, dass auch dort nicht mehr Platz benötigt wurde, als in Wittmund zur Verfügung steht.

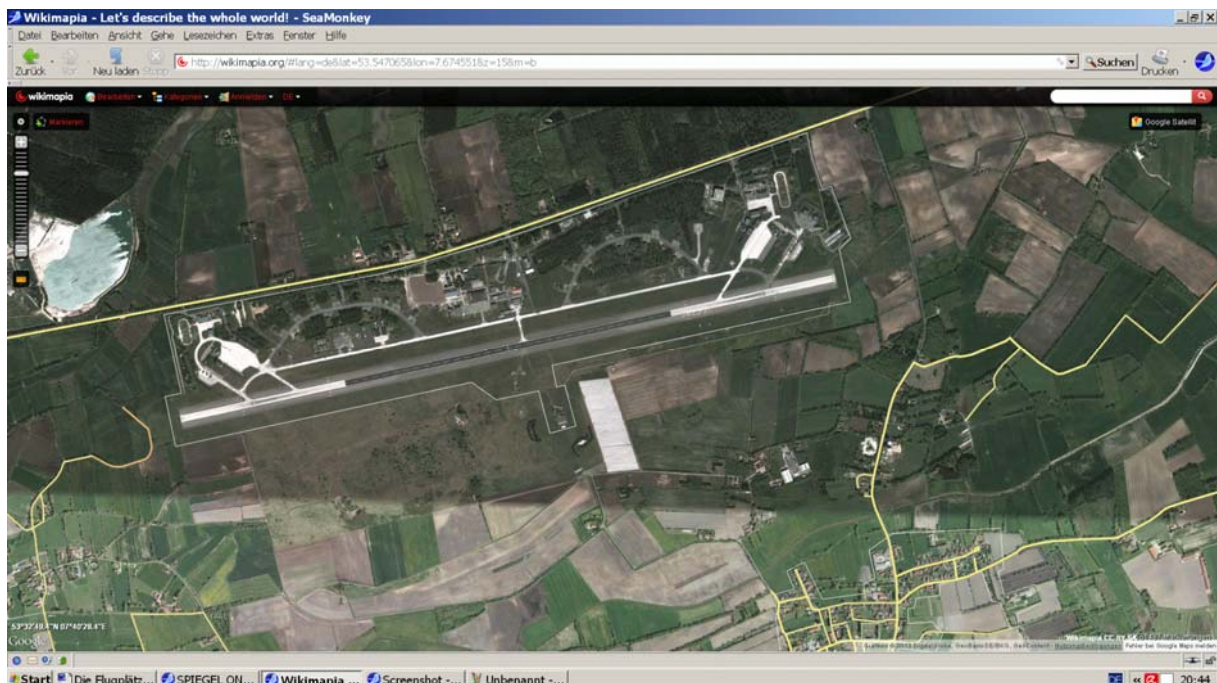
Die Baustelle in Nörvenich:



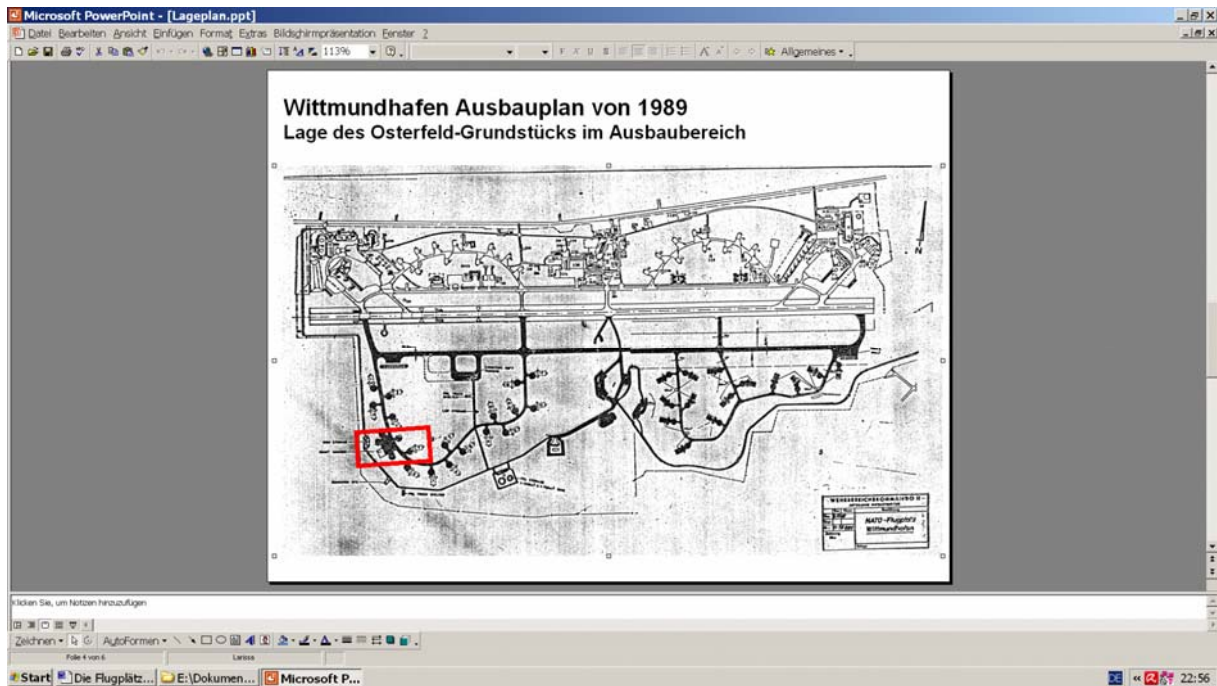
Neuburg an der Donau:



und schließlich Wittmund:



Alle Luftbilder haben den gleichen Maßstab. Die Flächen südlich der Landebahn und nördlich des Osterfeldes sowie westlich oder östlich der weißen Planen wären sicher groß genug, um einen Ausbau wie in Nörvenich oder Neuburg zu bewerkstelligen. Zum Vergleich: Die alte Ausbauplanung für Wittmund:



Das Osterfeld ist hier rot gekennzeichnet und würde meiner Einschätzung nach nicht unbedingt benötigt. Die Ausbauplanung und der Flächenbedarf Ende der 80er Jahre standen unter einem völlig anderen Vorzeichen. Damals sollte Wittmund im Krisenfall ein ganzes zusätzliches Geschwader aus den USA aufnehmen – Stichwort „Wartime Host Nation Support“. Dafür waren vier Staffelbereiche vorgesehen. Ein Bedarf dieser Art besteht heute nicht mehr. Das WHNS-Abkommen existiert nicht mehr.

4.4. Unsicherheitsfaktor „Bundeswehr-Reform“

Vor oder parallel zu diesen Einzelentscheidungen fällt allerdings voraussichtlich noch eine Grundsatzentscheidung. Die Bundeswehrplanung hängt seit Jahren permanent mit dem „Helm unter der finanziellen Decke“. Geplant wird viel mehr als finanziert werden kann. In Berlin ist es deshalb ein offenes Geheimnis, dass in der nächsten Legislaturperiode entweder deutlich mehr Geld bereitgestellt werden müsste oder der Bundeswehr erneut eine Verkleinerung verordnet werden muss. Eine erneute Verkleinerung der Bundeswehr hat eine deutlich höhere Wahrscheinlichkeit als soviel mehr Geld wie nötig wäre, um die Planungen der Bundeswehr zu realisieren.

Bei dieser neuen Reformrunde wird es also erneut um Einschnitte gehen, auch um Einschnitte bei der Luftwaffe und bei deren Standorten. Ursache dafür ist die Art und Weise, wie die Bundeswehr plant und das ihr zur Verfügung gestellte Geld einsetzt: Insbesondere die Luftwaffe plant so, dass sie möglichst viele Aufgaben, Fähigkeiten, Waffensysteme, Standorte und natürlich auch möglichst viele gut bezahlte höhere Dienstposten behalten kann. Es geht um Besitzstandswahrung und natürlich auch um die Konkurrenz der Teilstreitkräfte um Ressourcen und Investitionen. Die Luftwaffe hat besonders viel zu verteidigen, weil der größte Teil der Investitionsmittel auf die Luftwaffe und ihre Großprojekte (Eurofighter, A400M, NH90 etc) entfällt. Der

Inspekteur der Luftwaffe, Karl Müllner, hat 2012 in einem Dokument mit dem Titel „Luftmacht 2030“ das Motto vorgegeben: Müllner argumentierte, heute gehe es vor allem um „Breite vor Tiefe“, also darum, von jeder Fähigkeit etwas vorzuhalten. Ein solcher Planungsansatz ist besonders teuer.

Dieses Denken führt mittlerweile dazu, dass die Teilstreitkraft Luftwaffe sich mit ihren Großvorhaben selbst Konkurrenz macht. Wohl wissend, dass sie in absehbarer Zeit höchstens ein neues Großvorhaben beginnen kann, treibt die Luftwaffe mindestens drei konkurrierende Milliardenprojekte voran:

- Die Entwicklung und Beschaffung neuer Aufklärungs- und Kampfdrohnen
- Die Entwicklung und Beschaffung eines europäischen Luft- und Raketenabwehrsystems (als Nachfolger für MEADS) und
- Den Kauf der Tranche 3B des Eurofighters.

Zugleich liefert sie in Zusammenarbeit mit ihrem Haus- und Hoflieferanten EADS immer wieder Beweise dafür, dass sie das verfügbare Geld nicht immer wirklich sinnvoll einsetzt: Das Scheitern des Drohnenprojektes „Eurohawk“ impliziert, dass zumindest eine hohe dreistellige Millionensumme fehlinvestiert wurde. Obwohl die Zulassungsprobleme für Drohnen seit Jahren vorhersehbar waren, wurde noch im vergangenen Jahr seitens der NATO ein Vertrag abgeschlossen, zu dem Deutschland eine weitere knappe halbe Milliarde Euro beisteuern soll: die Beschaffung weiterer Fluggeräte des Typs Global Hawk mit einer anderen Missionsausstattung als NATO-AGS.²³ Auch dieses Geld ist wahrscheinlich fehlinvestiert.

Auch im Infrastrukturbereich praktiziert die Luftwaffe „Breite vor Tiefe“. Sie hält sich möglichst viele Optionen offen und plant mit Wittmund, Nörvenich, Laage und Holloman. Es bleibt abzuwarten, ob die Politik der Luftwaffe künftig deutlichere Vorgaben machen wird. Ich will nicht ausschließen, dass dies geschieht und der Luftwaffe vorgegeben wird, dass sie künftig nur noch mit den Eurofightern der Tranchen 2 und 3A planen soll. Verteidigungsminister de Maiziere machte kürzlich auf einer Tagung der FDP-Abgeordneten Hoff deutlich, ihm komme es nicht auf Zahl der Flugzeuge an, sondern auf die Zahl der Flugstunden. Das ist eine Aussage, die Piloten sicher gerne und Luftwaffenplaner gar nicht so gerne hören. Sie würde bedeuten, dass der Minister künftig lieber die Zahl der Kampfflugzeuge kürzt als die Zahl der Flugstunden.

²³ Als nationaler Beitrag Deutschlands zum NATO AGS-System (Air Ground Surveillance) waren Global Hawk-Drohnen vorgesehen, also das Fluggerät auf dem auch die Eurohawk-Drohnen beruhen. AGS soll für die Lage am Boden eine ähnliche Rolle erfüllen wie die Frühwarnflugzeuge vom Typ AWACS für die Luftlage.