

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Christian Schmidt (Fürth), Ulrich Adam, Ernst-Reinhard Beck (Reutlingen), Jürgen Herrmann, Thomas Kossendey, Dr. Karl A. Lamers (Heidelberg), Ursula Lietz, Dr. Gerd Müller, Hans Raidel, Helmut Rauber, Kurt J. Rossmanith, Anita Schäfer (Saalstadt), Bernd Siebert und der Fraktion der CDU/CSU

Ausbildung der Strahlflugzeugführer der Bundeswehr

Die Ausbildung der Strahlflugzeugführer bei der Luftwaffe zählt zu den besonders qualifizierten Ausbildungsgängen in der Bundeswehr. Erst nach einem langwierigen Auswahlverfahren, einer intensiven Ausbildung und einer Erfahrung im Einsatz ist ein Flugzeugführer in der Lage, ein Kampfflugzeug umfassend zu beherrschen. Angesichts der enormen physischen und psychischen Belastungen, des wachsenden Aufgabenumfanges und der zunehmenden Komplexität moderner Kampfflugzeuge werden die Herausforderungen an die Flugzeugbesatzungen, insbesondere an die Flugzeugführer und Waffensystemoffiziere, in der Zukunft nicht geringer ausfallen, sondern mit hoher Wahrscheinlichkeit noch wachsen.

Dem Faktor „Mensch“ kommt trotz verbesserter Technik in modernen Kampfflugzeugen auch in Zukunft die entscheidende Rolle zu. Er ist aber zugleich im System „Mensch/Maschine“ der schwächste Punkt. Optimierte Flugsicherheitsbestimmungen und fortschreitende technische Perfektionierung der Kampfflugzeuge allein werden Flugunfälle, die auf menschliches Versagen zurückzuführen sind, nicht generell ausschließen können. Vielmehr ist eine sorgfältige und umfassende Ausbildung mit beständiger Wiederholung eingeübter Handgriffe und Verfahren notwendig, um das Risiko eines Flugunfalls so weit wie möglich zu verringern.

Zu Zeiten des Ost-West-Konflikts verlangten die Standards des Nordatlantischen Verteidigungsbündnisses (NATO) im Rahmen des TCTP (Taktisches Fliegerausbildungsprogramm) in der Regel 240, mindestens jedoch 180 Jahresflugstunden für voll einsatzfähige (combat ready) Strahlflugzeugführer. Diese Forderung wurde bei den jährlichen Einsatzbereitschaftsüberprüfungen der NATO (TACEVAL) abgeprüft. Sie basierte auf dem Prinzip der sofortigen Einsatzbereitschaft, um mögliche Überraschungsangriffe eines potenziellen Gegners abwehren und den Aufmarsch der eigenen Landstreitkräfte sichern zu können. Die Zahl 240, die bereits damals nicht immer und nicht von allen Einsatzpiloten erreicht und mit Ausnahme der Piloten der US Air Force zumeist unterschritten wurde, gilt noch heute in den einschlägigen NATO-Vorschriften als verbindlich.

Seit Ende der Ost-West-Konfrontation in Europa haben sich die Anforderungen an das Einsatzspektrum der Strahlflugzeugführer verändert. Zugleich haben Flugunfälle in den zurückliegenden Monaten in der Öffentlichkeit und in den

Medien die Frage aufgeworfen, ob die Ausbildungsinhalte noch hinreichend vermittelt werden können. Insbesondere die Zahl der Flugstunden ist dabei ein Punkt wachsender Kritik.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wodurch begründet sich die sinkende Zahl an Flugstunden, obwohl fliegende Verbände geschlossen wurden oder vor der Schließung stehen (Memmingen, Rheine, Jever)?

Wenn es sich um reduzierte Finanzmittel für die fliegerische Ausbildung handeln sollte, ist eine Umsteuerung von Finanzmitteln vorgesehen mit dem Ziel, die Flugstundenanzahl wieder zu erhöhen?

2. Wie viele Flugstunden gemäß NATO-Standards und TCTP sind aktuell für die einzelnen fliegerischen Leistungskategorien „non combat ready“, „limited combat ready“ und „combat ready“ vorgesehen?
3. Welche Zusatzausbildung und wie viele Flugstunden sind vorgesehen, um Luftfahrzeugführer mit dem Ausbildungsstand „non combat ready“ zum Ausbildungsstand „combat ready“ zu bringen?
4. Müssen Flugstunden für die Inhaber der Stufe „combat ready“ reduziert werden, um „non combat ready“-Piloten voll einsatzfähig zu machen?
5. Wie viele Flugstunden werden in den einzelnen Leistungs- und Streitkräfte-kategorien (Eingreif-, Stabilisierungs-, Unterstützungskräfte) tatsächlich durchschnittlich erbracht?

Falls diese Zahl unter der geforderten Leistung nach NATO-Standards liegt, warum wird die Flugstundenzahl unterschritten?

6. Hält das Bundesministerium der Verteidigung (BMVg) den Ausbildungsstand der Luftfahrzeugbesatzungen angesichts wachsender Komplexität moderner Kampfflugzeuge und angesichts steigender Anforderungen an die Flugzeugführer für ausreichend?

Ist daran gedacht, die Jahresflugstundenzahl zu erhöhen?

7. Liegen dem BMVg Erkenntnisse darüber vor, welche Jahresflugstundenzahl in den Luftstreitkräften der USA, Großbritanniens und Frankreichs geflogen werden?
8. Wie viel Prozent der Flugstunden der Kampfpiloten werden im Simulator absolviert, vor dem Hintergrund, dass die Ausbildung im Flugsimulator die Vorübung komplexer Szenarien wie z. B. Triebwerksausfall oder Einsatz von EloKa-Verfahren (EloKa: Elektronische Kampfführung) ermöglicht?
9. In welchem Verhältnis von Simulator- zu Luftfahrzeugausbildung werden die Flugstunden gemäß NATO-Standards tatsächlich erbracht?
10. Wo ist die vertretbare Grenze in der Verteilung von Simulatorflugstunden zu Luftfahrzeugflugstunden festgelegt?
Welche Kostenersparnisse hat der Simulationsflug gegenüber dem realen Flug?
11. Ist es beabsichtigt, die Kategorie „mission ready“ bzw. „mission capable“ bei der Luftwaffe oder beim Heer einzuführen?
12. Findet wie in der Vergangenheit Hochwertausbildung bei der Luftwaffe noch statt?

Wenn ja, wo und in welchen Bereichen?

Wird die Qualität dieser Hochwertausbildung angesichts komplexer Szenarien für ausreichend erachtet?

13. Wie viele Luftfahrzeugbesatzungen erhalten eine Hochwertausbildung?
Nach welchen Gesichtspunkten erfolgt die Auswahl der Flugzeugführer?
14. Welche Ausbildungsinhalte müssen Inübunghalter zwingend durchlaufen und welche Ausbildungsinhalte sind für sie definitiv nicht vorgesehen?
15. Wie viele Jahresflugstunden sind für Inübunghalter vorgesehen?
Wie viele Inübunghalter sind derzeit bei der Luftwaffe eingeplant, wie hat sich ihre Zahl seit 1990 verändert und in welchen Funktionen dienen sie?
16. Ist beabsichtigt, die Zahl der Inübunghalter nach der bereits beschlossenen Schließung fliegender Truppenteile weiter anzupassen?
17. Womit wird die Notwendigkeit der Inübunghalter begründet, nachdem das Argument der Reservebildung zunehmend an Gewicht verliert?
18. Sind mit der Einführung des Eurofighters Veränderungen bzw. Anpassungen der fliegerischen Hochwertausbildung vorgesehen?
19. Wie werden die Ausbildungsverluste für die Luftfahrzeugbesatzungen kompensiert, insbesondere vor dem Hintergrund der Rolle der Luftwaffe im Bereich der neuen Aufgaben wie z. B. NATO-Response-Force?
20. Hat die Unfallursache „menschliches Versagen“ im Vergleich zu technischen und anderen Ursachen bei den Flugunfällen seit 1990 zugenommen?
Wenn ja, in welchem Umfang?

Berlin, den 8. März 2005

Christian Schmidt (Fürth)
Ulrich Adam
Ernst-Reinhard Beck (Reutlingen)
Jürgen Herrmann
Thomas Kossendey
Dr. Karl A. Lamers (Heidelberg)
Ursula Lietz
Dr. Gerd Müller
Hans Raidel
Helmut Rauber
Kurt J. Rossmann
Anita Schäfer (Saalstadt)
Bernd Siebert
Dr. Angela Merkel, Michael Glos und Fraktion

