

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Christian Schmidt (Fürth), Ulrich Adam, Ernst-Reinhard Beck (Reutlingen), weiterer Abgeordneter und der Fraktion der CDU/CSU
– Drucksache 15/5058 –**

Ausbildung der Strahlflugzeugführer der Bundeswehr

Vorbemerkung der Fragesteller

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 zu-

meist 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.

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?

Entsprechend der Vorgaben der Konzeption der Bundeswehr zu Wirtschaftlichkeit in Beschaffung und Betrieb ist es zum Erreichen einer Modernisierung von Material und Ausrüstung notwendig, Betriebskosten deutlich und nachhaltig zu senken, um dadurch Mittel für Investitionen freizusetzen. Daher war Zielvorgabe des Bundeswehrplanes 2005, im Planungszeitraum 2005 bis 2009 insbesondere den Anteil der Betriebsausgaben der in der Nutzung befindlichen Waffensysteme zugunsten eines erhöhten Investitionsanteils der Streitkräfte zu senken.

Aufgrund dieser Mittelabsenkung im Titel Materialerhaltung Luftwaffe und des prognostizierten Materialerhaltungbedarfs für neu einzuführende Waffensysteme war die Einhaltung der Mittelobergrenzen nur durch ein konsequentes, flottenweites Flugstundenmanagement zur Begrenzung der Betriebsausgaben möglich. Die Ausbildungsaufträge der fliegenden Verbände wurden deshalb auf Basis der operativen Vorgaben für zukünftige Einsätze angepasst.

Eine Umsteuerung von Finanzmitteln in den Betrieb zur Erhöhung von Flugstunden ist derzeit nicht vorgesehen.

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?

Das Taktische Einsatzprogramm der Luftwaffe (Tactical Combat Training Programme (TCTP)) enthält Richtlinien und Forderungen für die taktische Einsatzausbildung der Luftfahrzeugbesatzungen in den fliegenden Verbänden nach erfolgreichem Abschluss der lehrgangsgebundenen Ausbildung. Es beschreibt die Verfahren zur Ermittlung der Einsatzbefähigung von einzelnen Besatzungen sowie Staffeln und Verbänden in ihrer Gesamtheit. Damit lassen sich Schwerpunkte für die Ausbildung der fliegenden Besatzungen bilden und nach erfolgreicher Erfüllung der Anforderungen die entsprechenden Einsatzbefähigungsstufen erreichen. Der Zuschnitt des TCTP erlaubt damit die Schwerpunktbildung im Bereich der Grundschulung bis hin zur Vorbereitung auf einen Krisenreaktionseinsatz. Die an die Einsatzbefähigungsstufen gekoppelten Leistungskategorien (Non Combat Ready, Limited Combat Ready, Combat Ready) hängen dabei nicht direkt von der Anzahl der Flugstunden ab, sondern hauptsächlich von der Art und Anzahl vorgegebener Einzelübungen.

3. Welche Zusatzausbildung und wie viele Flugstunden sind vorgesehen, um Luftfahrzeugführer mit dem Ausbildungsstand „non combat ready“ zum Ausbildungsstand „combat ready“ zu bringen?

Alle Luftfahrzeugführer durchlaufen in ihrer fliegerischen Ausbildung die entsprechenden Einsatzbefähigungsstufen. Diese sind aufeinander abgestimmt und aufgebaut. Sie werden durch ein intensives Theorie- und Simulatorprogramm begleitet. Das Einsatzgrundprogramm bildet dabei die Grundlage für den Einsatzstatus Combat Ready, während das Einsatzprogramm darüber hinaus für die Hochwertausbildung der Eingreif- und Stabilisierungskräfte vorgesehen ist.

4. Müssen Flugstunden für die Inhaber der Stufe „combat ready“ reduziert werden, um „non combat ready“-Piloten voll einsatzfähig zu machen?

Nein.

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?

Die Luftwaffe befindet sich im Rahmen der Neuausrichtung der Bundeswehr zurzeit in einer Strukturanpassung mit dem Ziel, einsatzbereite Eingreif-, Stabilisierungs- und Unterstützungskräfte bereitzustellen. Eine erste Erhebung der erzielten Durchschnittsflugstunden gemäß dieser Kategorisierung lässt sich für das Jahr 2005 frühestens Anfang 2006 vornehmen.

Die Anzahl der Flugstunden geben in erster Linie das Ausbildungsaufkommen, nicht aber die Qualität der Ausbildung wieder. Ein wesentliches Kriterium für die Ausbildung der Luftfahrzeugbesatzungen ist der Ausbildungsinhalt der einzelnen Flugstunde. Aufgrund der verschiedenen Kategorisierungen der Luftfahrzeugbesatzungen und der konsequenterweise unterschiedlichen Flugstundenanzahl sowie der taktischen Inhalte der Flugstunden, sind Flugstundendurchschnitte differenziert für die jeweiligen Luftfahrzeugbesatzungen und ihren zugeordneten Stufen zu betrachten.

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?

Die Ausbildungserfordernisse für Einsatzbesatzungen der Luftwaffe konnten in den letzten Jahren im Hinblick auf das erweiterte Aufgabenspektrum immer erreicht und das Ausbildungsniveau im Hinblick auf taktische Einsatzerfordernisse sichergestellt werden.

Darüber hinaus wurde das hohe Ausbildungsniveau der fliegenden Besatzungen während der Bosnien- und Kosovo-Einsätze eindrucksvoll unter Beweis gestellt und bei Teilnahmen an Übungen auch im internationalen Rahmen bestätigt und anerkannt.

Mit der Kategorisierung der Luftfahrzeugbesatzungen wird den künftigen Herausforderungen im Rahmen der Neuausrichtung der Bundeswehr Rechnung getragen.

7. Liegen dem BMVg Erkenntnisse darüber vor, welche Jahresflugstundenzahl in den Luftstreitkräften der USA, Großbritanniens und Frankreichs geflogen werden?

Die Jahresflugstundendurchschnitte der Luftfahrzeugbesetzungen für Kampfflugzeuge in diesen Ländern liegen nach hiesiger Kenntnis zwischen 180 und 200 Flugstunden pro Jahr.

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?

Realitätsnahe Simulation im Sinne der Bereitstellung einer virtuellen Außen-sicht ist in allen Phasen der fliegerischen Ausbildung dort besonders wertvoll, wo Übungsinhalte trainiert werden, die im realen Flugbetrieb nicht oder nur mit großem Aufwand abgebildet werden können (z. B. System-/Verfahrenstraining, Ausprägen von Gewohnheitsmustern, Üben von Notverfahrenen, Trainieren von Reaktionen auf Bedrohung). Aufgrund der fehlenden Umwelteinflüsse und Stressoren kann für dynamische Szenarien unterschiedlicher Komplexität nur das real Erlebte hinreichende Waffensystemkenntnisse und belastbare Handlungssicherheit geben.

Einsatzbesetzungen in Kampfflugzeugen absolvieren jährlich zirka 10 Prozent der Gesamtausbildung in Simulatoren. Gemäß TCTP sind für diese Besetzungen mindestens 12 Simulatorflüge pro Jahr festgelegt. Die NATO macht hinsichtlich einer Simulatorenausbildung keine Vorgaben.

Die Betriebskosten einer TORNADO IDS Flugstunde liegen bei zirka 11 000 Euro, die einer vergleichbaren Simulatorstunde belaufen sich auf zirka 1 300 Euro.

Mit Realisierung des geplanten Simulationsverbundes Luftwaffe, für den derzeit die konzeptionellen Grundlagen erstellt werden, wird die Luftwaffe über Simulationsmöglichkeiten in nahezu Echtzeit verfügen. Je nach Qualität der Simulation kann zukünftig ein erhöhter Anteil der Gesamtausbildung für Strahlflugzeugführer in so genannte Full Mission Simulatoren absolviert werden. Der komplementäre Ansatz reale Flugstunde zu Simulatorenausbildung ermöglicht eine ganzheitliche und effiziente Ausbildung auf dem jeweiligen Waffensystem. Primär wird aber auch in Zukunft die fliegerische Aus- und Weiterbildung auf dem Luftfahrzeug unverzichtbar bleiben.

11. Ist es beabsichtigt, die Kategorie „mission ready“ bzw. „mission capable“ bei der Luftwaffe oder beim Heer einzuführen?

Für den Personenkreis der Kampfflugzeugbesetzungen ist eine Einführung der Kategorien „mission ready“ beziehungsweise „mission capable“ nicht vorgesehen.

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?

Die Luftwaffe nimmt an unterschiedlichen Hochwertausbildungen teil. In diesem Jahr ist beispielsweise die Teilnahme an der Verlegeübung BATTLE GRIFFIN in Norwegen, der NATO-weit angebotenen Hochwertübung für den Bereich der elektronischen Kampfführung ELITE in Deutschland, der jährlichen NATO-Übung CLEAN HUNTER in Mitteleuropa sowie an der amerikanischen Hochwertausbildung RED FLAG in den USA geplant. Darüber hinaus partizipiert die Luftwaffe regelmäßig am Tactical Leadership Programme der NATO in Belgien und an der Übung NATO Air Meet.

Diese Übungen spiegeln die Vielfältigkeit moderner Einsatzszenarien wider und werden deshalb von nahezu allen NATO-Partnern wahrgenommen. In Verbundenen Luftkriegsoperationen wird das gemeinsame Verständnis komplexer Szenarien geübt und somit eine adäquate Qualität der Ausbildung der fliegenden Besatzungen sichergestellt.

13. Wie viele Luftfahrzeugbesatzungen erhalten eine Hochwertausbildung?

Nach welchen Gesichtspunkten erfolgt die Auswahl der Flugzeugführer?

Luftfahrzeugführer aller Kampfverbände nehmen gemäß ihrer Kategorisierung an den verschiedenen Hochwertübungen teil.

14. Welche Ausbildungsinhalte müssen Inübunghalter zwingend durchlaufen und welche Ausbildungsinhalte sind für sie definitiv nicht vorgesehen?

Bedingung für eine Verpflichtung als Inübunghalter ist der Besitz des Militärflugzeugführerscheins und die Notwendigkeit des Erhalts der geforderten Fachexpertise. Inübunghaltung auf Kampfflugzeugen umfasst ausgewählte Teile des Basisprogramms und in eingeschränktem Umfang Teile des Taktischen Einsatzprogramms. Für Luftfahrzeugführer ist zusätzlich die Instrumentenflugberechtigung erforderlich.

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?

Für den zur Inübunghaltung verpflichteten Personenkreis sind folgende Flugstunden vorgesehen:

- 40 Flugstunden pro Jahr für die Luftfahrzeugbesatzungsgruppe B I (bis zur Vollendung des 41. Lebensjahres) – bei gleichzeitiger Anpassung des taktischen Einsatzprogramms und der persönlichen Anflugminima an den reduzierten Flugstundenumfang sowie einem Minimum von 20 Simulatorflügen.
- 20 Flugstunden pro Jahr für die Luftfahrzeugbesatzungsgruppe B II (Luftfahrzeugführer, die für den Erhalt aktueller fliegerischer und taktischer Expertise für qualifizierte Führungsentscheidungen zur Teilnahme am Flugdienst verpflichtet sind) – bei gleichzeitiger Anpassung des taktischen Einsatzprogramms und der persönlichen Anflugminima an den reduzierten Flugstundenumfang sowie einem Minimum von 10 Simulatorflügen. Diese

Flüge werden nur in verantwortlicher Begleitung eines Fluglehrers durchgeführt.

Die Luftwaffe hat derzeit 125 Inübungshalter der Gruppe B I und 11 Inübungshalter der Gruppe B II (jeweils Luftfahrzeugführer und Waffensystemoffiziere). Sie sind in den unterschiedlichen Kommandobehörden und Stäben eingesetzt.

Seit Anfang der 90er Jahre hat sich die Anzahl der Inübungshalter auf Kampfflugzeugen um zirka 30 Prozent verringert. Die Flugstunden für Inübungshalter haben sich im gleichen Zeitraum aufgrund reduzierter Flugstundenzuweisungen für diesen Personenkreis um etwa 75 Prozent vermindert. Die Anzahl der Inübungshalter wird in den kommenden Jahren, unter anderem durch die Umrüstung von zwei- auf einsitzige Luftfahrzeugmuster, weiter abnehmen.

16. Ist beabsichtigt, die Zahl der Inübungshalter nach der bereits beschlossenen Schließung fliegender Truppenteile weiter anzupassen?

Die Anpassung der Anzahl Inübungshalter an die aktuellen Strukturen der Luftwaffe ist ein permanenter Prozess.

17. Womit wird die Notwendigkeit der Inübungshalter begründet, nachdem das Argument der Reservebildung zunehmend an Gewicht verliert?

Neben dem Erhalt einer operativen Einsatzreserve, um im Bedarfsfall (z. B. Einsatz während Allied Force, April 1999) den Besatzungsfaktor der Verbände zu erhöhen und deren Durchhaltefähigkeit zu stärken, ist durch die Inübunghaltung ein sachgerechter Erfahrungserhalt des fliegerischen Führungspersonals unter den Bedingungen eines ständigen Wechsels zwischen Truppen- und Stabsverwendungen sicherzustellen. Darüber hinaus sind aktuelle fliegerische und taktische Expertisen für ausgewählte Stabs- und Führungspositionen als Grundlage für qualifizierte Führungsentscheidungen zu erhalten.

18. Sind mit der Einführung des Eurofighters Veränderungen bzw. Anpassungen der fliegerischen Hochwertausbildung vorgesehen?

Die Notwendigkeit der Teilnahme an hochwertigen Ausbildungsanteilen bleibt auch nach Einführung des Waffensystems EUROFIGHTER unvermindert bestehen. Aufgrund der Komplexität dieses Waffensystems, der Einführung der Vernetzten Operationsführung und dem laufenden Transformationsprozess der Bundeswehr in der Luftwaffe, wird eine adäquate Hochwertausbildung zusätzlich an Bedeutung gewinnen.

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?

Mit dem Taktischen Einsatzprogramm können die fliegenden Verbände der Luftwaffe auf den unterschiedlichen Erfahrungsstand der Besatzungen und auf den konkreten Ausbildungsbedarf angepasst reagieren. Diese Flexibilität und Freiheit in der Flugauftragserteilung ermöglicht eine qualitative Steuerung hinsichtlich Anzahl und Ausbildungsinhalten der Flugstunden.

Die Luftwaffe hat sich in den vergangenen Jahren an geänderte Rahmenbedingungen flexibel und gewissenhaft angepasst. Die Qualität der Aus- und Weiterbildung wurde durch gezielte Maßnahmen erhalten und in Teilen sogar gestei-

gert. Dies wurde und wird in Übungen, bei Überprüfungen und während aller Einsätze immer wieder eindrucksvoll unter Beweis gestellt. Luftfahrzeugbesatzungen der Luftwaffe nehmen im internationalen Vergleich nach wie vor einen Spitzenplatz ein.

20. Hat die Unfallursache „menschliches Versagen“ im Vergleich zu technischen und anderen Ursachen bei den Flugunfällen seit 1990 zugenommen?

Wenn ja, in welchem Umfang?

Nein, die Unfallursache Personal ist im Vergleich zu anderen Ursachen Technik, Organisation und Umwelt seit 1990 rückläufig.

