

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Marcus Faber,
Alexander Graf Lambsdorff, Grigorios Aggelidis, weiterer Abgeordneter
und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/2809 –**

Erhalt von Fluglizenzen und Ableistung von Flugstunden für alle Luftfahrzeuge der Bundeswehr

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Medienberichterstattung über den desolaten Zustand der Bundeswehr reißt nicht ab (www.faz.net/aktuell/wirtschaft/kommentar-die-bundeswehr-ist-ein-moloch-15591703.html). Teilstreitkraftübergreifend sind die Soldatinnen und Soldaten mit gravierenden Ausstattungs- und Ausbildungsmängeln konfrontiert. Allein ihre Dienstbereitschaft, die an sie gestellten Aufträge unter widrigen Umständen, bestmöglich zu erfüllen, hält die Bundeswehr am Laufen. Eklatante Mängel bei Fluggeräten sowie Ausbildungen innerhalb der Teilstreitkräfte (TSK) Luftwaffe, Heer und Marine wurden in den letzten Wochen offensichtlich. Infolgedessen verlieren Pilotinnen und Piloten aller TSK immer häufiger ihre Fluglizenzen oder ihre NATO-Zertifizierung (www.spiegel.de/politik/deutschland/bundeswehr-hubschrauber-piloten-verlieren-lizenzen-mangel-an-flugstunden-a-1205917.html). Dabei werden vorhandene Ressourcen, wie beispielsweise bezahlte Simulatoren-Flugstunden, nicht genutzt (www.focus.de/finanzen/steuern/flugstunden-bezahlt-aber-nicht-genutzt-bundeswehr-gesundheits-verkehr-rechnungshof-wirft-politik-steuerverschwendung-vor_id_8817504.html).

Da im Folgenden bei den Luftfahrzeugen jeweils alle Modelle und Muster der verschiedenen Teilstreitkräfte (TSK) gemeint sind, sollen im Folgenden die Fragen bezogen auf alle fliegenden Modelle beantwortet werden. Diese sind, wenn nicht explizit andere erwähnt: Kampfflugzeug Eurofighter und PA-200 Tornado, Schulflugzeug Northrop T-38C Talon und T-6 Texan II, Transportflugzeug Airbus A310, Airbus A319 CJ, Airbus A340-313, Airbus A400M, Bombardier Global 5000 und Transall C-160D, Hubschrauber Sikorsky CH-53, Cougar AS532 und H145M LUH SOF sowie Kampfhubschrauber Tiger, Mehrzweckhubschrauber NH-90, Schulungshubschrauber EC 135, Dornier DO 228, Sea Lynx Mk 88, Sea King MK 41 und P-3C Orion.

Fragen bezogen auf unbemannte Luftfahrzeuge bzw. Aufklärungssysteme schließen die Heron 1, das Aufklärungssystem ALADIN, das Aufklärungssystem KZO, das Aufklärungssystem LUNA und das Aufklärungssystem MIKADO ein.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Bundeswehr stellt einsatzbereite Kräfte und Mittel für die ihr zugewiesenen Aufgaben bereit und kommt ihren internationalen Verpflichtungen nach. Dies gilt auch für fliegerische Kräfte, unabhängig vom Organisationsbereich, auch wenn dies vor dem Hintergrund der angespannten materiellen Ressourcen anspruchsvoll ist.

Vor diesem Hintergrund hat das Bundesministerium der Verteidigung auf der Grundlage einer umfassenden Analyse zur materiellen Einsatzbereitschaft mit den Trendwenden Finanzen und Material sowie der Agenda Nutzung die erforderlichen Steuerungsmaßnahmen ergriffen, um zukünftig eine vollumfängliche, auftragsgerechte Ausstattung bei einer den Anforderungen entsprechenden materiellen Verfügbarkeit des Geräts zu erreichen. Der Ausbildung und dem Kompetenzerhalt des fliegerischen Personals kommt dabei für die Einsatzbereitschaft der Bundeswehr eine entscheidende Bedeutung zu.

Die Beantwortung der Fragen 1, 2, 3, 6, 10, 17, 18, 23 und 36 sowie in Teilen 34 und 35 ist als „VS – Nur für den Dienstgebrauch“ eingestuft, da sich aus ihnen unmittelbare Ableitungen auf die Einsatzbereitschaft der Streitkräfte treffen lassen bzw. sie Fragen zu Geschäftsgeheimnissen beteiligter Partnerfirmen zum Inhalt haben.*

1. Wie viele ausgebildete Pilotinnen und Piloten gibt es aktuell in der Bundeswehr (bitte nach TSK und Luftfahrzeug aufschlüsseln; sollten Pilotinnen und Piloten mehrere Muster fliegen dürfen, bitte Mehrfachnennungen kenntlich machen)?

Auf die als „VS – Nur für den Dienstgebrauch“ eingestufte Anlage wird verwiesen. Zur Begründung der Einstufung wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

2. Wie viele Soldatinnen und Soldaten befinden sich aktuell in der Ausbildung zum Piloten (bitte nach TSK und Luftfahrzeug aufschlüsseln), und wann stehen sie der Bundeswehr zum Führen der Luftfahrzeuge zur Verfügung?

Auf die als „VS – Nur für den Dienstgebrauch“ eingestufte Anlage wird verwiesen. Zur Begründung der Einstufung wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.*

3. Wie viele Flugstunden wurden in den Jahren 2014, 2015, 2016, 2017 und 2018 von den fliegenden Einheiten der Luftwaffe, des Heeres und der Marine auf den verschiedenen Flugzeugen und Hubschraubern absolviert (bitte nach Jahr und Luftfahrzeugen wie in der Vorbemerkung der Fragesteller aufschlüsseln)?

Auf die als „VS – Nur für den Dienstgebrauch“ eingestufte Anlage wird verwiesen. Zur Begründung der Einstufung wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

* Das Bundesministerium der Verteidigung hat die Antworten zu den Fragen 1, 2, 3, 6, 10, 17, 18, 23 und 24 bis 36 als „VS – Nur für den Dienstgebrauch“ eingestuft. Die Antworten sind im Parlamentssekretariat des Deutschen Bundestags hinterlegt und können dort von Berechtigten eingesehen werden.

4. Wie viele Flugstunden benötigen die Pilotinnen und Piloten, aufgeschlüsselt nach den Teilstreitkräften und den genannten Luftfahrzeugen, um ihre Fluglizenz zu erhalten?

Flugstunden zum Erhalt der Fluglizenz pro Jahr

lfd. Nr.	Luftfahrzeug (Lfz)-Muster	Luftwaffe
1	EUROFIGHTER	70
2	TORNADO	70
3	C-160	70
4	A400M	70
5	A310	70
6	G5000	70
7	A319/A340	70
8	CH-53	70
9	H145M	70
10	EC135	70
11	AS532 Cougar	70
12	Heron 1	40

Flugstunden zum Erhalt der Fluglizenz pro Jahr

lfd. Nr.	Lfz-Muster	Heer
1	NH90	70
2	TIGER	70
3	EC135 T1	70
4	UH-1D	70
5	H135 T3	70
6	Bell 206	70

Flugstunden zum Erhalt der Fluglizenz pro Jahr

lfd. Nr.	Lfz-Muster	Marine
1	SEA LYNX Mk88A	70
2	SEA KING Mk41	70
3	P-3C Orion	70
4	DO 228	70
5	EC 135P	70

Ergänzende Information

Insgesamt benötigen die Pilotinnen und Piloten 70 Flugstunden pro Jahr. Diese setzen sich aus 50 Flugstunden für den Erhalt der Musterberechtigung und damit der Fluglizenz sowie weiteren 20 Flugstunden für eine notwendige Instrumentenflugberechtigung zusammen.

5. Mit welchem Verteilerschlüssel werden die nötigen Flugstunden zur Erhaltung der Fluglizenz in Realflugstunden und Simulator-Flugstunden aufgeteilt?

Wer legt diesen Verteilerschlüssel auf Basis welcher Informationen fest?

Wo ist dies für die genannten Luftfahrzeuge der Bundeswehr geregelt (bitte die dazugehörigen Vorschriften, Anweisungen, Richtlinien etc. aufführen)?

Verteilerschlüssel Flugstunden

lfd. Nr.	Lfz-Muster	Teilstreitkraft (TSK)	Simulator	Realflugstunden abhängig von Simulator-Flugstunden (min. 40)	Festlegung	Vorschrift
1	EURO-FIGHTER	Luftwaffe	Max. 30	40-70	Luftfahrtamt der Bundeswehr (LufABw)	A1-271/4-8901
2	TORNADO	Luftwaffe	Max. 30	40-70		s.o.
3	C-160	Luftwaffe	Max. 30	40-70		s.o.
4	A400M	Luftwaffe	Max. 70	bis zu 70		s.o.
5	A310	Luftwaffe	Max. 30	40-70		s.o.
6	G5000	Luftwaffe	Max. 30	40-70		s.o.
7	A319/A340	Luftwaffe	Max. 30	40-70		s.o.
8	CH-53	Luftwaffe	Max. 30	40-70		s.o.
9	H145M	Luftwaffe	Max. 30	40-70		s.o.
10	EC135	Luftwaffe	Max. 30	40-70		s.o.
11	AS532 Cougar	Luftwaffe	Max. 30	40-70		s.o.
12	Heron 1	Luftwaffe	Max. 20	20-40		s.o.

Verteilerschlüssel Flugstunden

lfd. Nr.	Lfz-Muster	TSK	Simulator	Realflugstunden	Festlegung	Vorschrift
1	NH90	Heer	Max. 20	Min. 30*	LufABw	A1-271/4-8901
2	TIGER	Heer	Max. 20	Min. 30*	s.o.	s.o.
3	EC135 T1	Heer	Max. 20	Min. 30*	s.o.	s.o.
4	UH-1D	Heer	Max. 20	Min. 30*	s.o.	s.o.
5	H135 T3	Heer	Max. 20	Min. 30*	s.o.	s.o.
6	Bell 206	Heer	Max. 20	Min. 30*	s.o.	s.o.

Verteilerschlüssel Flugstunden

lfd. Nr.	Lfz-Muster	TSK	Simulator	Realflugstunden	Festlegung	Vorschrift
1	SEA LYNX Mk88A	Marine	Max. 30 Flugstunden	70 Flugstunden	LufABw	A1-271/4-8901
2	SEA KING Mk41	Marine	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.
3	DO 228	Marine	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.
4	P-3C Orion	Marine	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.
5	EC 135P	Marine	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.

* Vergleiche ergänzende Bemerkung zu Frage 4. Weitere 20 Flugstunden sind erforderlich für den Erhalt der Instrumentenflugberechtigung.

Ergänzende Informationen

Von den für die Musterberechtigung erforderlichen 50 Flugstunden können 20, für die Instrumentenflugberechtigung maximal zehn auf einem hierfür geeigneten Flugsimulator erbracht werden. Flugstunden und Verfahren, die auf einem entsprechend hoch qualifizierten Flugsimulator erworben wurden, können uneingeschränkt zur Verlängerung der Musterberechtigung bzw. Instrumentenflugberechtigung herangezogen werden.

6. Wie viele der genannten Luftfahrzeuge standen den Pilotinnen und Piloten im Durchschnitt in den Jahren 2014, 2015, 2016, 2017 und aktuell zum Erhalt ihrer Fluglizenzen, unter der Berücksichtigung der Abstellung der Luftfahrzeuge in die Einsätze, zur Verfügung (bitte nach TSK und Luftfahrzeug aufschlüsseln)?

Auf die als „VS – Nur für den Dienstgebrauch“ eingestufte Anlage wird verwiesen. Zur Begründung der Einstufung wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

7. Wie viele Flugstunden standen den Pilotinnen und Piloten aller TSK in den Jahren 2014, 2015, 2016, 2017 und 2018 durchschnittlich zur Verfügung (bitte nach TSK und genannten Luftfahrzeugen in Realflugstunden und Simulator-Flugstunden auflisten)?

Anzahl Flugstunden 2014

lfd. Nr.	Lfz-Muster	TSK	Simulator	Realflugstunden
1	TORNADO	Luftwaffe	2.324	9.672
2	EUROFIGHTER	Luftwaffe	3.906	10.677
3	C-160	Luftwaffe	2.502	13.820
4	CH-53	Luftwaffe	1.411	4.975
5	A310	Luftwaffe	488	3.982
6	A319	Luftwaffe	373	756
7	A340	Luftwaffe	116	891
8	G5000	Luftwaffe	357	1.969
9	AS532 Cougar	Luftwaffe	254	1.025
10	HERON 1 (RS)	Luftwaffe	400	3.505

Anzahl Flugstunden 2015

lfd. Nr.	Lfz-Muster	TSK	Simulator	Realflugstunden
1	TORNADO	Luftwaffe	2.556	8.573
2	EUROFIGHTER	Luftwaffe	4.029	10.480
3	C-160	Luftwaffe	2.238	12.635
4	A400M	Luftwaffe	2.477	237
5	CH-53	Luftwaffe	2.980	4.847
6	A310	Luftwaffe	513	3.408
7	A319	Luftwaffe	226	731
8	A340	Luftwaffe	216	923
9	G5000	Luftwaffe	381	2.108
10	AS532 Cougar	Luftwaffe	364	855
11	HERON 1 (RS)	Luftwaffe	845	4.340

Anzahl Flugstunden 2016

lfd. Nr.	Lfz-Muster	TSK	Simulator	Realflugstunden
1	TORNADO	Luftwaffe	3.238	8.536
2	EUROFIGHTER	Luftwaffe	4.640	11.620
3	C-160	Luftwaffe	1.543	9.870
4	A400M	Luftwaffe	2.538	977
5	CH-53	Luftwaffe	3.399	5.676
6	A310	Luftwaffe	458	3.736
7	A319	Luftwaffe	386	897
8	A340	Luftwaffe	192	905
9	G5000	Luftwaffe	360	1.895
10	AS532 Cougar	Luftwaffe	510	358
11	H145M	Luftwaffe	Kein Simulator	2.103
12	HERON 1	Luftwaffe	895	5400

Anzahl Flugstunden 2017

lfd. Nr.	Lfz-Muster	TSK	Simulator	Realflugstunden
1	TORNADO	Luftwaffe	2.527	8.252
2	EUROFIGHTER	Luftwaffe	4.776	10.890
3	C-160	Luftwaffe	1.509	8.396
4	A400M	Luftwaffe	2.477	2.222
5	CH-53	Luftwaffe	3.396	4.605
6	A310	Luftwaffe	484	3.560
7	A319	Luftwaffe	528	1.080
8	A340	Luftwaffe	240	800
9	G5000	Luftwaffe	476	2.008
10	AS532 Cougar	Luftwaffe	328	541
11	H145M	Luftwaffe	Kein Simulator	3.254
12	HERON 1	Luftwaffe	1.230	8402

Anzahl Flugstunden Januar bis Mai 2018

lfd. Nr.	Lfz-Muster	TSK	Simulator	Realflugstunden
1	TORNADO	Luftwaffe	893	3.669
2	EUROFIGHTER	Luftwaffe	2.449	4.575
3	C-160	Luftwaffe	397	2.119
4	A400M	Luftwaffe	1.587	1.460
5	CH-53	Luftwaffe	1.796	1.946
6	A310	Luftwaffe	209	1.430
7	A319	Luftwaffe	248	619
8	A340	Luftwaffe	108	338
9	G5000	Luftwaffe	175	904
10	AS532 Cougar	Luftwaffe	158	307
11	H145M	Luftwaffe	Kein Simulator	1.487
12	HERON 1	Luftwaffe	525	3887

Anzahl Flugstunden 2014

lfd. Nr.	Lfz-Muster	TSK	Simulator	Realflugstunden
1	NH90	Heer	3.116	2.031
2	UH TIGER	Heer	2.687	1.710
3	EC135 T1	Heer	4.981	5.686
4	UH-1D	Heer	983	5.873
5	BO105	Heer	kein Simulator	7.122

Anzahl Flugstunden 2015

lfd. Nr.	Lfz-Muster	TSK	Simulator	Realflugstunden
1	NH90	Heer	3.332	1.779
2	UH TIGER	Heer	3.495	2.124
3	EC135 T1	Heer	5.605	5.924
4	UH-1D	Heer	668	4.983
5	BO105	Heer	Kein Simulator	4.939

Anzahl Flugstunden 2016

lfd. Nr.	Lfz-Muster	TSK	Simulator	Realflugstunden
1	NH90	Heer	2.884	2.479
2	UH TIGER	Heer	3.358	2.873
3	EC135 T1	Heer	5.203	6.294
4	UH-1D	Heer	458	3.604
5	BO105	Heer	Kein Simulator	3.008

Anzahl Flugstunden 2017

lfd. Nr.	Lfz-Muster	TSK	Simulator	Realflugstunden
1	NH90	Heer	2.638	3.370
2	UH TIGER	Heer	3.526	2.752
3	EC135 T1	Heer	6.083	6.476
4	UH-1D	Heer	403	3.577
5	B105	Heer	Kein Simulator	0

Anzahl Flugstunden Januar bis Mai 2018

lfd. Nr.	Lfz-Muster	TSK	Simulator	Realflugstunden
1	NH90	Heer	1.134	1.999
2	UH TIGER	Heer	1.276	1.585
3	EC135 T1	Heer	2.827	2.944
4	UH-1D	Heer	129	1.464
5	EC135 T3	Heer	Kein Simulator	*
6	Bell-206	Heer	Kein Simulator	*
7	BO105	Heer	Kein Simulator	0

* Eine Auswertung wird erst zum Jahresende vorgenommen.

Anzahl Flugstunden 2014

lfd. Nr.	Lfz-Muster	TSK	Simulator	Realflugstunden
1	P-3C ORION	Marine	2.400	2.200
2	DO 228	Marine	Kein Simulator	2.330
3	SEA KING Mk41	Marine	1.800	3.100
4	SEA LYNX Mk88A	Marine	1.660	2.750
5	EC 135P	Marine	Kein Simulator	578

Anzahl Flugstunden 2015

lfd. Nr.	Lfz-Muster	TSK	Simulator	Realflugstunden
1	P-3C ORION	Marine	2.400	2.500
2	DO 228	Marine	Kein Simulator	2.330
3	SEA KING Mk41	Marine	1.800	3.000
4	SEA LYNX Mk88A	Marine	1.800	3.000
5	EC 135P	Marine	Kein Simulator	790

Anzahl Flugstunden 2016

lfd. Nr.	Lfz-Muster	TSK	Simulator	Realflugstunden
1	P-3C ORION	Marine	2.400	2.500
2	DO 228	Marine	Kein Simulator	2.400
3	SEA KING Mk41	Marine	1.800	3.000
4	SEA LYNX Mk88A	Marine	1.600	3.000
5	EC 135P	Marine	Kein Simulator	940

Anzahl Flugstunden 2017

lfd. Nr.	Lfz-Muster	TSK	Simulator	Realflugstunden
1	P-3C ORION	Marine	2.400	2.430
2	DO 228	Marine	Kein Simulator	2.330
3	SEA KING Mk41	Marine	1.800	3.000
4	SEA LYNX Mk88A	Marine	1.500	3.000
5	EC 135P	Marine	Kein Simulator	1.030

Anzahl Flugstunden 2018

lfd. Nr.	Lfz-Muster	TSK	Simulator	Realflugstunden
1	P-3C ORION	Marine	2.400	2.180
2	DO 228	Marine	Kein Simulator	2.330
3	SEA KING Mk41	Marine	1.800	2.900
4	SEA LYNX Mk88A	Marine	1.730	2.800
5	EC 135P	Marine	Kein Simulator	1.030

8. Wie viele Realflugstunden wurden durch das Bundesministerium der Verteidigung (BMVg) und seine nachgeordneten Bereiche und Behörden extern, in den Jahren 2014, 2015, 2016, 2017 bis heute, hinzugekauft?

Durch wen, bzw. durch welche Anbieter wurden sie zur Verfügung gestellt?

Externe zugekaufte Realflugstunden 2014 bis 2018

lfd. Nr.	Jahr	Lfz-Muster	Luftwaffe	Anbieter
1	2014	Citation	1.280	Lufthansa Aviation Training
2	2015	EC135 P2+	300	DL Helicopter Technik GmbH
3	2015	Citation	1.280	Lufthansa Aviation Training
4	2016	EC135 P2+	600	DL Helicopter Technik GmbH
5	2016	Citation	1.280	Lufthansa Aviation Training
6	2017	EC135 P2+	600	DL Helicopter Technik GmbH
7	2017	Citation	2.000	Lufthansa Aviation Training
8	2018	Citation	2.880	Lufthansa Aviation Training

Externe zugekaufte Realflugstunden 2014 bis 2018

lfd. Nr.	Jahr	Lfz-Muster	Heer	Anbieter
1	2017	Bell-206	3.800	Motorflug Baden Baden
2	2018	Bell-206	3.800	Motorflug Baden Baden
3	2018	EC135 T3	1.700	Fa. ALT ADAC Luftfahrt Tech.

Externe zugekaufte Realflugstunden 2014 bis 2018

Lfd. Nr	Jahr	Lfz-Muster	Luftwaffe	Marine	Anbieter
1	2014	EC 135P	295	578	DL Helicopter
2	2015	EC 135P	600	790	DL Helicopter
3	2016	EC 135P	600	940	DL Helicopter
4	2017	EC 135P	0	1.030	DL Helicopter
5	2017	SEA KING Mk5	0	100	Heli Operations
6	2018	EC 135P	0	1.030	DL Helicopter
7	2018	SEA KING Mk5	0	400	Heli Operations

9. Wie viele dieser Realflugstunden in Frage 8 wurden insgesamt in den Jahren 2014, 2015, 2016, 2017 bis heute tatsächlich durch die Pilotinnen und Piloten der Bundeswehr genutzt?

Externe zugekaufte Realflugstunden 2014 tatsächlich genutzt

lfd. Nr.	Jahr	Lfz-Muster	Heer	Luftwaffe	Marine	Anbieter
1	2014	Citation	-	614	-	Lufthansa Aviation Training
2	2014	EC 135P	-	271	582	DL Helicopter
3	2015	EC135	-	300	-	DL Helicopter Technik GmbH
4	2015	Citation	-	711	-	Lufthansa Aviation Training
5	2015	EC 135P	-	305	789	DL Helicopter
6	2016	EC135	-	321	-	DL Helicopter Technik GmbH
7	2016	Citation	-	932	-	Lufthansa Aviation Training
8	2016	EC 135P	-	1,5	812	DL Helicopter
9	2017	EC135	-	350	-	DL Helicopter Technik GmbH
10	2017	Citation	-	1.068	-	Lufthansa Aviation Training
11	2017	EC 135P	-	-	938	DL Helicopter
12	2017	SEA KING Mk5	-	-	100	Heli Operations
13	2018	EC135	-	95	-	DL Helicopter Technik GmbH
14	2018	Citation	-	276	-	Lufthansa Aviation Training
15	2018	EC 135P	-	-	505	DL Helicopter
16	2018	SEA KING Mk5	-	-	350	Heli Operations

Kosten durch Nichtnutzung entstanden nicht, da nur die tatsächlich genutzten Flugstunden zu bezahlen waren.

10. Wie viele Pilotinnen und Piloten der Bundeswehr, bezogen auf alle genannten Luftfahrzeuge, haben in den Jahren 2014, 2015, 2016, 2017 bis heute ihre Fluglizenz verloren, weil sie nicht das Soll an Realflugstunden pro Jahr erfüllten?

Auf die als „VS – Nur für den Dienstgebrauch“ eingestufte Anlage wird verwiesen. Zur Begründung der Einstufung wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

11. Wie viele Pilotinnen und Piloten der Bundeswehr, bezogen auf alle genannten Luftfahrzeuge, haben in den Jahren 2014, 2015, 2016, 2017 bis heute ihre Fluglizenz verloren, weil sie nicht das Soll an Simulator-Flugstunden pro Jahr erfüllten?

Im genannten Zeitraum haben keine Pilotinnen und Piloten der Bundeswehr ihre Fluglizenzen wegen des Nicht-Ereichens der Soll Simulator-Flugstunden verloren.

12. Wie hoch ist der Bestand an Flugsimulatoren in der Bundeswehr (bitte nach Jahren seit 2014 bis heute aufschlüsseln)?

Für welche Muster an Luftfahrzeugen kann man diese nutzen?

Bestand Flugsimulatoren 2014 Luftwaffe

lfd. Nr.	Anzahl Simulatoren	Nutzbarkeit Lfz-Muster
1	3	TORNADO
2	1	C-160
3	2	CH-53 GA
4	2	CH-53 GS
5	4	EUROFIGHTER

Bestand Flugsimulatoren 2015 Luftwaffe

lfd. Nr.	Anzahl Simulatoren	Nutzbarkeit Lfz-Muster
1	3	TORNADO
2	1	C-160
3	2	CH-53 GA
4	2	CH-53 GS
5	4	EUROFIGHTER
6	1	A400M

Bestand Flugsimulatoren 2016 Luftwaffe

lfd. Nr.	Anzahl Simulatoren	Nutzbarkeit Lfz-Muster
1	3	TORNADO
2	1	C-160
3	2	CH-53 GA
4	2	CH-53 GS
5	1	A400M
6	4	EUROFIGHTER

Bestand Flugsimulatoren 2017 Luftwaffe

lfd. Nr.	Anzahl Simulatoren	Nutzbarkeit Lfz-Muster
1	3	TORNADO
2	1	C-160
3	2	CH-53 GA
4	2	CH-53 GS
5	1	A400M
6	4	EUROFIGHTER

Bestand Flugsimulatoren 2018 Luftwaffe

lfd. Nr.	Anzahl Simulatoren	Nutzbarkeit Lfz-Muster
1	2	TORNADO
2	1	C-160
3	2	CH-53 GA
4	2	CH-53 GS
5	1	A400M
6	4	EUROFIGHTER

Bestand Flugsimulatoren 2014 Heer

lfd. Nr.	Anzahl Simulatoren	Nutzbarkeit Lfz-Muster
1	7	EC135 T1
2	1	UH-1D
3	4	NH90
4	4	UH TIGER

Bestand Flugsimulatoren 2015 Heer

lfd. Nr.	Anzahl Simulatoren	Nutzbarkeit Lfz-Muster
1	7	EC135 T1
2	1	UH-1D
3	4	NH90
4	4	UH TIGER

Bestand Flugsimulatoren 2016 Heer

lfd. Nr.	Anzahl Simulatoren	Nutzbarkeit Lfz-Muster
1	7	EC135 T1
2	1	UH-1D
3	4	NH90
4	4	UH TIGER

Bestand Flugsimulatoren 2017 Heer

lfd. Nr.	Anzahl Simulatoren	Nutzbarkeit Lfz-Muster
1	7	EC135 T1
2	1	UH-1D
3	4	NH90
4	4	UH TIGER

Bestand Flugsimulatoren 2018 Heer

lfd. Nr.	Anzahl Simulatoren	Nutzbarkeit Lfz-Muster
1	7	EC135 T1
2	1	UH-1D
3	4	NH90
4	4	UH TIGER

Bestand Flugsimulatoren 2014 Marine

lfd. Nr.	Anzahl Simulatoren	Nutzbarkeit Lfz-Muster
1	1	SEA KING Mk41 Marine
2	1	SEA LYNX Mk88A
3	1	P-3C ORION

Bestand Flugsimulatoren 2015 Marine

lfd. Nr.	Anzahl Simulatoren	Nutzbarkeit Lfz-Muster
1	1	SEA KING Mk41
2	1	SEA LYNX Mk88A
3	1	P-3C ORION

Bestand Flugsimulatoren 2016 Marine

lfd. Nr.	Anzahl Simulatoren	Nutzbarkeit Lfz-Muster
1	1	SEA KING Mk41
2	1	SEA LYNX Mk88A
3	1	P-3C ORION

Bestand Flugsimulatoren 2017 Marine

lfd. Nr.	Anzahl Simulatoren	Nutzbarkeit Lfz-Muster
1	1	SEA KING Mk41
2	1	SEA LYNX Mk88A
3	1	P-3C ORION

Bestand Flugsimulatoren 2018 Marine

lfd. Nr.	Anzahl Simulatoren	Nutzbarkeit Lfz-Muster
1	1	SEA KING Mk41
2	1	SEA LYNX Mk88A
3	1	P-3C ORION

13. Wie viele Flugstunden sind pro Jahr mit den der Bundeswehr zur Verfügung stehenden Simulatoren leistbar (bitte nach den verschiedenen Mustern aufschlüsseln)?

Anzahl Flugstunden Flugsimulatoren pro Jahr – Luftwaffe

lfd. Nr.	Simulator	Flugstunden/Lfz-Muster
1	FTS TORNADO	6.000
2	FTS C-160	2.380
3	CH-53	3.500
4	FFS A400M	3.800
5	ASTA EUROFIGHTER	9.000

Anzahl Flugstunden Flugsimulatoren pro Jahr – Heer

lfd. Nr.	Simulator	Flugstunden/Lfz-Muster
1	NH90	13.104
2	TIGER	14.342
3	EC135	24.789
4	UH-1D	2.524

Anzahl Flugstunden Flugsimulatoren pro Jahr – Marine

lfd. Nr.	Simulator	Flugstunden/Lfz-Muster
1	SEA KING Mk41	1.800
2	SEA LYNX Mk88A	1.730
3	P-3C ORION	2.400

Die Beantwortung der Frage ist in Verbindung mit der Antwort zu Frage 7 zu betrachten.

14. Wie viele Simulator-Flugstunden wurden durch das BMVg und seine nachgeordneten Bereiche extern, in den Jahren 2014, 2015, 2016, 2017 bis heute, hinzugekauft?

Zugekaufte Flugstunden 2014

lfd. Nr.	Lfz-Muster	Heer	Luftwaffe	Marine
1	Citation	-	1.024	-
2	A319	-	352*	-
3	A340	-	204*	-
4	A310	-	564*	-
5	G5000	-	344*	-
6	Sea King	-	-	0

Zugekaufte Flugstunden 2015

lfd. Nr.	Lfz-Muster	Heer	Luftwaffe	Marine
1	Citation	-	1.024	-
2	A319	-	362*	-
2	A340	-	236*	-
4	A310	-	584*	-
5	G5000	-	354*	-
6	SeaKing	-	-	0

Zugekaufte Flugstunden 2016

lfd. Nr.	Lfz-Muster	Heer	Luftwaffe	Marine
1	Citation	-	1.024	-
2	A319	-	366*	-
3	A340	-	214*	-
4	A310	-	532*	-
5	G5000	-	374*	-
6	Sea King	-	-	0

Zugekaufte Flugstunden 2017

lfd. Nr.	Lfz-Muster	Heer	Luftwaffe	Marine
1	Citation	-	1.600	-
2	A319	-	600*	-
3	A340	-	224*	-
4	A310	-	604*	-
5	G5000	-	448*	-
6	Sea King	-	-	40

Zugekaufte Flugstunden 2018

lfd. Nr.	Lfz-Muster	Heer	Luftwaffe	Marine
1	Citation	-	3.600	-
2	A319	-	216*	-
3	A340	-	172*	-
4	A310	-	244*	-
5	G5000	-	133*	-
6	Sea King	-	-	160

* Für den Bereich Flugbereitschaft BMVG verfügt die Bundeswehr über keine eigenen Simulatoren. Daher werden diese im Sinne des regulären Lizenzierhalts extern (i.d.R. bei Lufthansa) bedarfsge- recht eingekauft und bezahlt.

Ergänzung zu den tabellarischen Ausführungen der Simulator-Flugstunden in der Luftwaffe: Es wurden keine weiteren Simulator-Flugstunden, zusätzlich zu den Zahlen aus der Antwort zu Frage 13, vertraglich beauftragt.

15. Wie viele dieser Simulator-Flugstunden in Frage 14 wurden insgesamt in den Jahren 2014, 2015, 2016, 2017 bis heute tatsächlich durch die Pilotinnen und Piloten der Bundeswehr genutzt?

Wenn nicht alle gekauften Simulator-Flugstunden genutzt wurden, was waren die Gründe dafür?

Tatsächliche genutzte Flugstunden 2014 bis 2018

Jahr	Lfz-Muster	Heer	Luftwaffe	Marine	Gründe für Nichtnutzung
2014	Citation	-	564	-	**
2015	Citation	-	725	-	**
2016	Citation	-	774	-	**
2017	Citation	-	1.170	-	**
2017	Sea King	-	-	40	
2018	Citation	-	407	-	**
2018	Sea King	-	-	200*	-

* Gegenüber den vertraglich vereinbarten Flugstunden, konnten in Folge des erhöhten Bedarfs Marine, weitere Flugstunden bereitgestellt und genutzt werden.

** Die Verfügbarkeit des Personals war wegen Einsätzen, Realaufträge und den zeitlichen Auflagen durch die Soldatenarbeitszeitverordnung geringer als prognostiziert. Kosten durch Nichtnutzung entstanden nicht, da nur die tatsächlich genutzten Flugstunden zu bezahlen waren.

16. Warum konnten bereits gekaufte, nicht genutzte Simulator-Flugstunden nicht zu einem späteren Zeitpunkt genutzt, oder wiederverkauft werden?

Nicht abgenommene Simulator-Flugstunden können im Nachgang nicht wieder genutzt werden, da der Leistungsvertrag bedarfsorientiert ist. Ein Wiederverkauf/Weiterverkauf ist grundsätzlich nicht vorgesehen oder es besteht kein externer Nutzungsbedarf. Die zu erbringende Leistung (Bereitstellung von Simulator-Flugstunden) ist gleichmäßig über den Jahresverlauf ausgeplant und kann grundsätzlich nicht innerhalb des Jahresverlaufs verschoben werden.

17. Wie viele Flugstunden gemäß NATO-Standards und TCTP (Tactical Combat Training Programme) sind aktuell für die einzelnen fliegerischen Leistungskategorien bzw. Einsatzbefähigungsstufen „non combat ready“, „limited combat ready“ und „combat ready“ vorgesehen (bitte nach den genannten Luftfahrzeugen aufschlüsseln)?

Auf die als „VS – Nur für den Dienstgebrauch“ eingestufte Anlage wird verwiesen. Zur Begründung der Einstufung wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

18. Wie viele der Flugstunden in Frage 17 müssen in Realflugstunden erbracht werden, und wie viele dürfen in Simulator-Flugstunden erbracht werden (bitte nach den Luftfahrzeugen aufschlüsseln)?

Auf die als „VS – Nur für den Dienstgebrauch“ eingestufte Anlage wird verwiesen. Zur Begründung der Einstufung wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

19. 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?

Eine Unterscheidung in Leistungs- und Streitkräfte-kategorien wird in der Bundeswehr nicht mehr durchgeführt.

20. Wie viele Pilotinnen und Piloten der einzelnen TSK konnten seit 2014 die geforderten NATO-Standards, aufgrund fehlender Flugstunden, nicht erfüllen und waren demnach nicht für Flugbewegungen innerhalb der NATO-Verpflichtungen einsetzbar gewesen (bitte nach den Luftfahrzeugen aufschlüsseln)?

Die Bewertung, ob Pilotinnen oder Piloten für Operationen innerhalb der NATO-Verpflichtungen einsetzbar sind, liegt nicht allein in der Anzahl der Flugstunden begründet, sondern wird unter Berücksichtigung des Gesamtleistungsbildes der jeweiligen Pilotin, bzw. des jeweiligen Piloten in einer Einzelfallbetrachtung national festgelegt.

21. Wie viele Flugstunden müssen die Pilotinnen und Piloten nach Abschluss der Ausbildung regelmäßig ableisten, um die Musterberechtigung bzw. Fluglizenz zu erhalten und gemäß EU- bzw. NATO-Kriterien „combat ready“ zu sein?

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 4, 5 und 17 verwiesen.

Die EU erhebt keine Kriterien zu Einsatzbefähigungsstufen.

Die entsprechenden Mindestanforderungen an Pilotinnen und Piloten und deren Überprüfung ist in musterbezogenen Bereichsverfügungen erlassen. Diese werden im Geltungsbereich der jeweiligen Organisationsbereiche (OrgBer), der Zentralvorschrift untergeordnet, durch die OrgBer selbst herausgegeben.

22. In welchem Verhältnis von Simulator- zu Luftfahrzeugausbildung werden die Flugstunden gemäß EU- und NATO-Standards tatsächlich erbracht?

In der Luftwaffe werden im Durchschnitt 25 Prozent der erforderlichen Flugstunden im Simulator und 75 Prozent real geflogen. Durchschnittlich werden im Heer 40 Prozent der erforderlichen Flugstunden im Simulator und 60 Prozent der Flugstunden real geflogen. In der Marine werden durchschnittlich 20 Prozent im Simulator und 80 Prozent der Flugstunden real geflogen.

23. Wie hoch sind die durchschnittlichen Kosten für eine Realflugstunde (bitte nach Sach- und Personalkosten pro genanntes Luftfahrzeug aufschlüsseln)?

Auf die als „VS – Nur für den Dienstgebrauch“ eingestufte Anlage wird verwiesen. Zur Begründung der Einstufung wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

24. Wie hoch sind die durchschnittlichen Kosten für eine Simulatoren-Flugstunde (bitte nach den der Bundeswehr zur Verfügung stehenden Simulatoren aufschlüsseln)?

Luftwaffe

lfd. Nr	Lfz-Muster	Kosten pro Simulator-Flugstunde (€)
1	TORNADO	1.750
2	EF2000	1.905
3	CH-53GS	930
4	CH-53GA	1.100
5	C-160	607
6	A400M	*

* Das System A400M befindet sich derzeit in der Einführungsphase. Sowohl die Nutzung als auch die Ausbildung haben noch nicht die Zielvorgaben des Regelbetriebs erreicht. Die Datengrundlage zur Kalkulation entsprechender Kostensätze weist die für eine valide Berechnung erforderliche Kontinuität derzeit nicht auf. Die Ermittlung belastbarer Kostensätze für komplexes Wehrmaterial setzt eine fundierte Datengrundlage aus mindestens drei Jahren Nutzung im stabilen Grundbetrieb voraus. Diesen Bedingungen kann das Projekt A400M gegenwärtig nicht entsprechen.

Heer

lfd. Nr	Lfz-Muster	Kosten pro Simulator-Flugstunde (€)
1	UH TIGER	820
2	NH 90	2.798
3	EC 135	580
4	UH-1D	900

Marine

lfd. Nr	Lfz-Muster	Kosten pro Simulator-Flugstunde (€)
1	P-3C OFT	950
2	P-3C OTT	650
3	Sea Lynx Mk 88A	2.786
4	Sea King Mk 41	1.327

25. Wie hoch sind die durchschnittlichen Kosten für eine extern beschaffte Simulatoren-Flugstunde (bitte nach den darzustellenden Mustern der Luftfahrzeuge aufschlüsseln)?

Auf die Antwort zu Frage 24 wird verwiesen. Darüber hinaus wurden keine externe Simulator-Flugstunde für Luftfahrzeugmuster hinzugekauft, für die der Bundeswehr Simulatoren zur Verfügung stehen.

26. Welche Ursachen liegen laut Bundesregierung dem Verlust der Fluglizenzen bzw. dem Nichterreichen der jährlich zu absolvierenden Flugstunden zugrunde?

Gründe für den Verlust der Fluglizenz können allgemein langfristige Abwesenheiten (z. B. durch Lehrgänge, Krankheit, Elternzeit, nichtfliegerische Einsatzverpflichtungen, etc.) sein. Daneben haben Pilotinnen oder Piloten teilweise die notwendige Anzahl an Flugstunden nicht erreicht, weil aufgrund der materiellen Einsatzbereitschaft der Luftfahrzeuge die operationell erforderlichen Flugstunden nicht bereitgestellt werden konnten.

27. Standen den Pilotinnen und Piloten ausreichend Luftfahrzeuge und Simulatoren für alle Modelle und Muster von Luftfahrzeugen zur Verfügung (bitte die Anzahl der Luftfahrzeuge nach Muster pro Jahr seit 2014 bis heute nennen)?

Wenn ja, warum kam es dann trotzdem zum Verlust der Fluglizenzen?

Wenn nein, warum nicht?

Simulatoren für alle genannten Waffensysteme standen in ausreichendem Umfang zur Verfügung.

Der tatsächlich für die fliegerische Aus- und Weiterbildung sowie für den Lizenz-erhalt verfügbare Flugzeugklarstand (in Deutschland außerhalb von Einsätzen und Dauereinsatzaufgaben) lag teilweise deutlich unter den Erwartungen (siehe Antwort zu Frage 6). Der technische Klarstand der Luftfahrzeuge im Grundbetrieb, bedingt durch Ausfälle und erforderliche Auf- und Umrüstungen sowie die anhaltende Notwendigkeit der Nutzung einiger Muster in den Einsatzgebieten entsprach nicht den ursprünglichen Planungen. Die Situation ist bedingt durch eine anhaltend mangelhafte Verfügbarkeit von Luftfahrzeugen aufgrund von fehlenden Ersatzteilen und langen Industrie-Liegezeiten mittelfristig nicht zu beheben. Maßnahmen zu einer langfristigen Verbesserung der Situation sind mit der Agenda Nutzung eingeleitet.

28. Hält das BMVg den Ausbildungsstand der Luftfahrzeugbesatzungen angesichts wachsender Komplexität moderner Kampfflugzeuge, Hubschraubermodelle und angesichts steigender Anforderungen an die Flugzeugführer für ausreichend?

Die Luftfahrzeugführer der Bundeswehr werden unter Einsatz moderner und effektiver Ausbildungsmethoden und -mittel standardisiert aus- und nach einem abgestuften System in den Verbänden für ihr taktisches Einsatzprofil weitergebildet. Dieses Vorgehen gewährleistet die fliegerischen Grundlagen und ermöglicht die Sicherstellung der aktuellen Einsatzverpflichtungen mit qualifiziertem Personal.

Die nicht zufriedenstellende Flugstundensituation bei fast allen Systemen (siehe u. a. Antwort zu Frage 26) führt jedoch durch abnehmende fliegerische Kontinuität zu einem sinkenden Ausbildungsstand, insbesondere im Hinblick auf komplexere Einsätze. Die bereits eigenleiteten Trendwenden (siehe Vorbemerkung der Bundesregierung) sollen diesem Effekt entgegenwirken.

29. Sind für die Aufklärungssysteme der Bundeswehr Heron 1, das Aufklärungssystem ALADIN, das Aufklärungssystem KZO, das Aufklärungssystem LUNA und das Aufklärungssystem MIKADO auch Flugstunden für den Betrieb sowie für den Einsatz innerhalb von Bündnisverpflichtungen nötig?

Wenn ja, in welchem Umfang?

Wenn nein, welche Bedienerausbildung ist für die einzelnen Aufklärungssysteme nötig?

Für das Unbemannte Luftfahrzeug (ULfz) KZO müssen in der Ausbildung mindestens zwei Realflüge und acht im Simulator absolviert werden, beim ULfz LUNA müssen zehn Flüge im Realflugbetrieb und 15 im Simulator absolviert werden. Bei den Aufklärungssystemen ALADIN und MIKADO ist eine Ausbildung im Simulator nicht vorgesehen. In der Ausbildung müssen jeweils zehn Flüge im Realflugbetrieb absolviert werden.

Heron 1 Bedienerausbildung

Air Vehicle Operator

Grundlage der Bedienerausbildung ist der Lizenzerwerb Militärischer Flugschein (MFS)/Instrumentenflugberechtigung (IB) oder Commercial Pilot Licence (CPL)/Instruments Flight Rules (IFR) auf einem bemannten Luftfahrzeug.

Der Lizenzerwerb für die Musterberechtigung erfolgt in einer lehrgangsgebundenen Ausbildung mit Anteilen in Theorie und Praxis (Realflug und Simulator) für das eingesetzte unbemannte Luftfahrzeugmuster der MALE Klasse. Um den Einsatzstatus Combat Ready (CR) zu erlangen ist darüber hinaus eine weiterführende praktische Ausbildung (Realflug und Simulator) erforderlich.

30. Werden diese Flugstunden für die Aufklärungssysteme auch in Realflugstunden (mit dem jeweiligen System) und Simulator-Flugstunden unterteilt?

Wenn ja, in welchem Verhältnis?

KZO, LUNA, MIKADO und ALADIN: Die Leistung des Bedieners wird bei den unbemannten Luftfahrzeugen nicht in Flugstunden, sondern in der Anzahl der durchgeführten Flüge gemessen. Bei den Systemen KZO und LUNA gilt dabei pro Flug eine Mindestflugzeit von 60 Minuten für die Anerkennung eines Fluges für den Bediener. Für die Aufrechterhaltung einer Musterberechtigung gibt es systemabhängig unterschiedliche Vorgaben.

Für die Systeme KZO und LUNA muss der Bediener nach der Ausbildung in einem Gültigkeitszeitraum von zwei Jahren sechs Realflüge und sechs Flüge im Simulator, davon in den letzten sechs Monaten des Gültigkeitszeitraumes zwei Flüge im Realflugbetrieb und zwei Flüge im Simulator durchführen. Bei den Aufklärungssystemen ALADIN und MIKADO muss der Bediener nach der Ausbildung in einem Gültigkeitszeitraum von zwei Jahren 20 Realflüge, davon mindestens sechs Flüge pro Kalenderjahr und in den letzten sechs Monaten des Gültigkeitszeitraumes sechs Flüge durchführen.

Heron 1

Zusätzlich zu den für den Erhalt der Musterberechtigung auf HERON 1 notwendigen 20 Flugstunden und 20 Simulatorstunden müssen Air Vehicle Operators eine Lizenz auf einem bemannten Luftfahrzeug erhalten (Bedingungen hierzu siehe Antworten zu den Fragen 4 und 5).

31. Welche Einsatzgestellungen seit 2014 konnten nicht oder nur teilweise erfüllt werden, da nicht ausreichend Flugstunden vorhanden waren (bezogen auf alle Luftfahrzeuge und Aufklärungssysteme der Bundeswehr, in laufenden, wie auch auf abgeschlossenen Einsatzverpflichtungen)?

Im benannten Zeitraum konnten alle Einsatzgestellungen für bemannte und unbemannte Luftfahrzeuge erfüllt werden.

32. Welche Auswirkungen hatte dies für die Bundeswehr?

Auf die Antwort zu Frage 31 wird verwiesen.

33. Wurden die Einsatzgestellungen durch Partnernationen übernommen?

Wenn ja, welche, wo und wann?

Auf die Antwort zu Frage 31 wird verwiesen.

34. Wie wird sich die mangelnde Anzahl an Flugstunden auf die Gestellung für Einsätze perspektivisch auswirken?

35. Wie beabsichtigt das BMVg dem entgegenzuwirken?

Die Fragen 34 und 35 werden zusammen beantwortet.

Die Bundeswehr kann in den laufenden Einsätzen den Forderungen vollumfänglich nachkommen. Zukünftige Einsatzbedarfe sind perspektivisch nicht abzusehen und müssen bei Eintreten einer umfassenden fachlichen Prüfung für den Einzelfall unterzogen werden.

Auf die als „VS – Nur für den Dienstgebrauch“ eingestufte Anlage wird verwiesen. Zur Begründung der Einstufung wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

36. Ist mit einer Erhöhung von Einsatzgestellungen und dem Bedarf an Flugstunden zu rechnen?

Wenn ja, bei welchen Einsätzen?

Auf die Antwort zu den Fragen 34 und 35 wird verwiesen.

37. Wie hoch sind die Kosten für externe Anbieter von Luftfahrzeugen und Simulatoren zur Ableistung von Flugstunden durch Pilotinnen und Piloten der Bundeswehr seit 2014 bis heute (bitte nach externe Anbieter z. B. ADAC u. Ä. und Jahr sowie betreffende Luftfahrzeuge aufschlüsseln)?

Auf die „VS – Nur für den Dienstgebrauch“ eingestufte Anlage wird verwiesen. Zur Begründung der Einstufung wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

38. Mit welchen Maßnahmen will die Bundesregierung Sorge tragen, dass die aktiven Pilotinnen und Piloten aller TSK zum einen nicht nur ihr Soll an Flugstunden erfüllen, zum anderen auch den Dienst in den Streitkräften wieder als attraktiv empfinden?

Der Dienst in den Streitkräften wird grundsätzlich als attraktiv empfunden. Einschränkung gilt im Wesentlichen allerdings die mangelnde Verfügbarkeit an Flugstunden im Heimatbetrieb auf den entsprechenden Waffensystemen und

dadurch entstehende „Unwuchten“ in der qualifizierten Ausbildung des Personalkörpers. Hier steuert die Trendwende Material entschieden zur Attraktivitätssteigerung bei.

Neben der Optimierung der materiellen Einsatzbereitschaft und Verbesserung der persönlichen Ausstattung des fliegenden Personals, wurden zahlreiche querschnittliche Maßnahmen initiiert.

Zur Steigerung der finanziellen Attraktivität des fliegerischen Dienstes (im Bereich Lufttransport mit Flächenflugzeugen) wird derzeit die Entfristung der sogenannten „Kommandantenzulage“ geprüft.

Zudem wird an der Ruhegehaltsfähigkeit der Stellenzulage für fliegendes Personal – als einzige noch ruhegehaltsfähige Zulage – festgehalten.

Die Agenda „Bundeswehr in Führung – Aktiv.Attraktiv.Anders“ des BMVg beinhaltet eine Vielzahl von Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität des Dienstes für die Bundeswehrangehörigen und damit auch für die Piloten. Sie profitieren gleichermaßen von einer Verbesserung der Führungs- und Organisationsstruktur der Bundeswehr wie auch von einer besseren Balance Familie und Dienst. Unter anderem wurden umfangreiche Verbesserungen im Themenfeld „Karrierepfade“ herbeigeführt; so wurden „Pflichttore“ und Versetzungsauslöser reduziert und Karrieren vor Ort bestärkt, bspw. durch eine flächendeckende Dienstpostenbündelung der Dienstposten. Die grundsätzliche Reduzierung der Versetzungstermine auf zwei pro Jahr erleichtert notwendige Umzüge genauso wie eine vorherige Abstimmungsfrist von sechs Monaten im Zusammenhang mit einer individuellen Abstimmung der Versetzungen unter Berücksichtigung der Lebensphasen der Betroffenen und ihrer Familien.

Darüber hinaus sind folgende Maßnahmen beabsichtigt:

Ausbildung und Professionalisierung durch Bereitstellung von Ausbildungsblöcken, Flugstunden bzw. Ausbildungsstunden bei Fremdfirmen;

Leasen von Luftfahrzeugen zur Bereitstellung von zusätzlichen Flugstunden zur Ausbildung, Professionalisierung und Aufrechterhaltung von Lizenzen;

Laufbahnwechsel von Offizieren, die langfristig fliegen möchten, von Offizier Truppendienst zu Offizieren Militärfachlicher Dienst, um so eine möglichst lange Stehzeit in einer fliegenden Verwendung zu erreichen;

Steigerung der technischen Verfügbarkeit von Luftfahrzeugen;

Mittel- bis langfristiger Zulauf neuer Waffensysteme.

39. Ist eine Erhöhung der Flugstunden für die Pilotinnen und Piloten angedacht?

Wenn ja, in welchem Umfang, für wen genau?

Wenn nein, warum nicht?

Das BMVg beabsichtigt durch die beschriebenen und mit den getroffenen Maßnahmenpaketen die tatsächlich zur Verfügung stehenden Flugstunden für alle eingeführten und in der Einführung befindlichen Waffensysteme zu erhöhen. Durch die Verbesserung der tatsächlichen Verfügbarkeit von einsatzklaren Luftfahrzeugen sollen die Pilotinnen und Piloten aller Luftfahrzeuge besser qualifiziert werden.

40. Wie sind die Erfahrungen mit der Ausleihe von Eurocoptern des ADAC zur Erreichung der nötigen Flugstunden?

Falls es erfolgreich war, wurde bereits geprüft, dieses Modell auch als Ergänzung der Ausbildung zu anderen Flugmustern anzuwenden?

Wenn ja, auf welche genau, und bei welchen ist ein Ersatz-Flugmuster für die nötigen Flugstunden denkbar?

Die Zusammenarbeit des Heeres mit der Firma ADAC Luftfahrttechnik GmbH hat sich bewährt. Eine Ausweitung dieses Modells ist auf Grundlage einer erfolgten Prüfung nicht vorgesehen, da die H 135 T3 ausschließlich für die Professionalisierung bereits ausgebildeter Hubschrauberführeroffiziere verwendet werden, die bereits über einen Militärluftfahrzeugführerschein und eine Musterberechtigung EC 135 verfügen.