

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Marcus Faber, Alexander Graf Lambsdorff, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Christine Aschenberg-Dugnus, Jens Beeck, Nicola Beer, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Karlheinz Busen, Britta Katharina Dassler, Christian Dürr, Daniel Föst, Thomas Hacker, Katrin Helling-Plahr, Katja Hessel, Manuel Höferlin, Dr. Christoph Hoffmann, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Gyde Jensen, Dr. Christian Jung, Thomas L. Kemmerich, Karsten Klein, Katharina Kloke, Pascal Kober, Dr. Lukas Köhler, Carina Konrad, Wolfgang Kubicki, Konstantin Kuhle, Ulrich Lechte, Michael Georg Link, Oliver Luksic, Alexander Müller, Frank Müller-Rosentritt, Dr. Martin Neumann, Bernd Reuther, Dr. Stefan Ruppert, Christian Sauter, Frank Schäffler, Dr. Wieland Schinnenburg, Matthias Seestern-Pauly, Frank Sitta, Judith Skudelny, Bettina Stark-Watzinger, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Benjamin Strasser, Katja Suding, Manfred Todtenhausen, Gerald Ullrich, Nicole Westig und der Fraktion der FDP

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

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-gesundheit-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.

Wir fragen die Bundesregierung:

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

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

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?
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?
13. Wie viele Flugstunden sind pro Jahr mit den der Bundeswehr zur Verfügung stehenden Simulatoren leistbar (bitte nach den verschiedenen Mustern aufschlüsseln)?
14. Wie viele Simulator-Flugstunden wurden durch das BMVg und seine nachgeordneten Bereiche extern, in den Jahren 2014, 2015, 2016, 2017 bis heute, hinzugekauft?
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?
16. Warum konnten bereits gekaufte, nicht genutzte Simulator-Flugstunden nicht zu einem späteren Zeitpunkt genutzt, oder wiederverkauft 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)?
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)?
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?
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)?
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?
22. In welchem Verhältnis von Simulator- zu Luftfahrzeugausbildung werden die Flugstunden gemäß EU- und NATO-Standards tatsächlich erbracht?
23. Wie hoch sind die durchschnittlichen Kosten für eine Realflugstunde (bitte nach Sach- und Personalkosten pro genanntes Luftfahrzeug aufschlüsseln)?
24. Wie hoch sind die durchschnittlichen Kosten für eine Simulatoren-Flugstunde (bitte nach den der Bundeswehr zur Verfügung stehenden Simulatoren aufschlüsseln)?

25. Wie hoch sind die durchschnittlichen Kosten für eine extern beschaffte Simulatoren-Flugstunde (bitte nach den darzustellenden Mustern der Luftfahrzeuge aufschlüsseln)?
26. Welche Ursachen liegen laut Bundesregierung dem Verlust der Fluglizenzen bzw. dem Nichterreichen der jährlich zu absolvierenden Flugstunden zugrunde?
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?
28. Hält das BMVg den Ausbildungsstand der Luftfahrzeugbesatzungen angesichts wachsender Komplexität moderner Kampfflugzeuge, Hubschraubermodelle und angesichts steigender Anforderungen an die Flugzeugführer für ausreichend?
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?
30. Werden diese Flugstunden für die Aufklärungssysteme auch in Realflugstunden (mit dem jeweiligen System) und Simulator-Flugstunden unterteilt?
Wenn ja, in welchem Verhältnis?
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)?
32. Welche Auswirkungen hatte dies für die Bundeswehr?
33. Wurden die Einsatzgestellungen durch Partnernationen übernommen?
Wenn ja, welche, wo und wann?
34. Wie wird sich die mangelnde Anzahl an Flugstunden auf die Gestellung für Einsätze perspektivisch auswirken?
35. Wie beabsichtigt das BMVg dem entgegenzuwirken?
36. Ist mit einer Erhöhung von Einsatzgestellungen und dem Bedarf an Flugstunden zu rechnen?
Wenn ja, bei welchen Einsätzen?
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)?
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?

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

Wenn ja, in welchem Umfang, für wen genau?

Wenn nein, warum nicht?

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?

Berlin, den 5. Juni 2018

Christian Lindner und Fraktion

