

# jet NEWS

## KICKOFF AT IT'S BEST

Forum Militärische Luftfahrt steigt ins operative Geschäft mit gelungener Veranstaltung ein



© David E. Guggenheim - fotolia

**rückrufaktion**  
...oder des Kaisers neue Kleider

**Richthofentreffen 2016**  
Rede von Oberstleutnant Gero Finke

**militärische Flugsicherung**  
Attraktive Sicherheit?

# ERFAHRUNG NUTZEN - SICHER UMZIEHEN

SEIT JAHRZEHNEN



FÜR SIE IM EINSATZ!

## Weltweite Umzüge für Mitarbeiter der Bundeswehr und des Auswärtigen Amtes



Bremen  
Köln  
Berlin  
München

Hamburg  
Frankfurt  
Ramstein  
Koblenz

El Paso, TX  
Alamogordo, NM  
Wichita Falls, TX  
Washington DC

Türkei  
Tunesien  
Mali  
Senegal

Unser bekannter Service gilt für jeden Standort.  
Überlassen Sie nichts dem Zufall und lassen Sie Ihren Wohnortwechsel  
von einem kompetenten Fachteam durchführen!

**www.ito-movers.de**    **Tel 0800 - 48 69 100**

Mail: [Service@ito-movers.de](mailto:Service@ito-movers.de)

ITO Möbeltransport GmbH | Damaschkestraße 31 | 28307 Bremen

Liebe Leserinnen und Leser,  
liebe Freunde der JetNews,

wir vom Forum Militärische Luftfahrt e.V. sind dabei, uns und unsere Anliegen deutlicher und wirksamer zu präsentieren. Daher ist dies bereits die zweite Ausgabe der Jet News, die das Forum mit breiterem Themenansatz und „neuem“ Schreibstil verantwortet. Ebenso hatte das Forum am 16. März 2016 in der Bayerischen Landesvertretung Berlin zu einer Veranstaltung zum Thema „Zukunft des Hubschraubers CH-53“ eingeladen. Ziel war es, Expertise aus der Truppe und der Industrie zusammenzubringen. Das Angebot wurde sehr gut angenommen. Moderiert wurde diese Kick-Off-Veranstaltung von Thomas Wiegold (<http://augengeradeaus.net>). Weitere Veranstaltungen dieser Art sollen folgen.

Das Jahr 2016 war ein ereignisvolles: In Wittmund gibt es wieder ein Taktisches Luftwaffengeschwader 71 „Richthofen“ (der „Böxit“ wurde erfolgreich vollzogen), die Luftwaffe verfügt bereits über „stolze“ acht A 400M und die Angebote der Industrie über ein neues Flugabwehrsystem liegen auch schon vor. In Deci fand das letzte deutsche Kommando statt und viele andere Einsätze wie in der Türkei, Mali oder anderswo begannen oder werden fortgesetzt.

Das Forum Militärische Luftfahrt war auch im vergangenen Jahr wieder auf zahlreichen Veranstaltungen des Forums Luft- und Raumfahrt, der Deutschen Gesellschaft für Außenpolitik und anderen Formaten vertreten. Am 17. Oktober 2016 habe ich in der Sendung „Hart aber Fair“ die Standpunkte des Forums und des Verband der Besatzungen strahlgetriebener Kampfflugzeuge der Deutschen Bundeswehr e.V. (VBSK) vertreten. Thema war das zur Zeit erfolgreich laufende und von der ARD verfilmte Theaterstück „Terror“, in dem ein Eurofighterpilot fiktiv eine entführte Lufthansamaschine abschießt, damit sie nicht in die vollbesetzte Allianz Arena in München fliegt. Letztendlich spielt hier das immer noch nicht geregelte Verhalten der Bundesrepublik Deutschland in einer derartigen Situation hier die Hauptrolle.

Ich bin gespannt welche Themen, auch im Hinblick auf die Bundestagswahl 2017, auf uns zukommen werden.

Indes hat der Bundesverband der militärischen Flugsicherung Deutschlands (BMFD) auf seiner letzten Mitgliederversammlung im Februar 2017 beschlossen, mit dem FML zu verschmelzen. Dies ist der absolut richtige Weg, denn nur ein schlagkräftiger Dachverband kann die Interessen der Mitglieder in die politische und militärische Führung kommunizieren. Insofern begrüße ich ganz herzlich alle BMFD-ler heute als FML-ler.

Ihr/ Euer

*Thomas Wassmann*

# INHALT



26 | 29



6   7	Kickoff at it's best Forum Militärische Luftfahrt steigt ins operative Geschäft mit gelungener Veranstaltung ein
10 - 13	Richthofentreffen 2016 Rede von Oberstleutnant Gero Finke
15	Der Irrsinn kennt keine Grenzen Eine Glosse von nobody
16   17	Zukunft für den Tower? Remote Tower Control auch bei der Bundeswehr?
19	Die Soldatenarbeitszeitverordnung Ein Nachruf von nobody
20   21	GPS Keine einfache Punktlandung für die Bundeswehr
22 - 25	Bundeswehr im Personalchaos Es begann mit der Aussetzung der Wehrpflicht
26   27	Der Bordschütze in der Luftfahrt ...als zukünftiges ständiges Besatzungsmitglied
28 - 31	Rückrufaktion Nackt im Cockpit
32   33	Militärische Flugsicherung Attraktive Sicherheit?
34   35	Einsicht ist der erste Weg zur Besserung – oder auch nicht! Kompetenz und Sicherheit für die militärische Luftfahrt
36 - 38	Quo Vadis Luftfahrtamt der BW? Kompetenz und Sicherheit für die militärische Luftfahrt
39	Mitgliederantrag
40	Mediadaten
42	Vorstand und Präsidium

IMPRESSUM | JET NEWS. IST DAS MAGAZIN DES FORUMS DER MILITÄRISCHEN LUFTFAHRT E.V. (FML)

HERAUSGEBER: FORUM DER MILITÄRISCHEN LUFTFAHRT E.V. (FML) | BANKVERBINDUNG: VOLKSBANK HEINSBERG EG, IBAN: DE 51 3706 9412 1034 6720 12, BIC: GENODE3333 | ERSCHINUNGSWEISE: 2 X JÄHRLICH, AUFLAGE: 2500 STK | REDAKTION/PRESSESPRECHER: MATTHIAS ZIMMERMANN, E-MAIL: PRESSESPRECHER@FML-ONLINE.ORG | REDAKTEUR LUFTWAFFE: THOMAS WASSMANN, E-MAIL: REDAKTION-JETNEWS@FML-ONLINE.ORG | REDAKTIONS-ANSCHRIFT: E-MAIL: REDAKTION-JETNEWS@FML-ONLINE.ORG, FORUM DER MILITÄRISCHEN LUFTFAHRT E.V., FRIEDRICHSTRASSE 90, 10117 BERLIN | DRUCK: VIAPRINTO, MARTIN-LUTHER-KING-WEG 30A, 48155 MÜNSTER, TELEFON: 0800 5893141, E-MAIL: SERVICE@VIAPRINTO.DE | ANZEIGENVERKAUF/ VERTRIEB: FIRMA WATT WURM-WERBUNG, ZUR HARLEBUCHT 7, D-26409 WITTMUND, TEL.: 04462. 23567, FAX : 04462. 23567, E-MAIL: INFO@WATT-WURM-WERBUNG.DE LAYOUT: BDR WERBEAGENTUR GMBH, IM EICHENGRUND 1, 26125 OLDENBURG; WWW.BDR-OL.DE; INFO@BDR-OL.DE

Beiträge von Mitgliedern der Redaktion oder freien Mitarbeitern geben die Ansicht der Verfasser und nicht notwendigerweise die offizielle Meinung des FML wieder. Alle Rechte vorbehalten. Vervielfältigung, Speicherung und Nachdruck darf nur mit vorheriger Einwilligung des FML erfolgen. Alle Anzeigenentwürfe sind urheberrechtlich geschützt. Die Redaktion haftet nicht für unverlangt eingesandte Manuskripte und Fotos.

# Kickoff at it's best

forum militärische Luftfahrt  
steigt ins operative Geschäft mit  
gelungener Veranstaltung ein

von Detlef Buch

Am 16.03.2016 folgten Spitzenvertreter aus Bundeswehr, Verbänden, Gewerkschaften, Politik, Wissenschaft, Industrie und Medien der Einladung des Forums der Militärischen Luftfahrt e.V. (FML) in die bayerische Landesvertretung Berlin. Bewusst hatten Vorstand und Präsidium für die Kick-off-Veranstaltung kein spezielles „Jetthema“, sondern ein Thema aus dem Bereich Drehflügler gewählt. Genau dies folgt dem Selbstverständnis des Forums: Fachleuten aus Industrie, Politik und Militär zusammenzuführen und Ihnen die Gelegenheit zu geben, in entspannter und professioneller Atmosphäre die Themen der Stunde voranzubringen. So wurde diskutiert zum Thema: „Zukunft des Hubschraubers CH-53“. Unter Moderation eines der führenden deutschen Journalisten im Bereich der Sicherheits- und Verteidigungspolitik, Thomas Wiegold (<http://augengeradeaus.net>) wurde intensiv über den Status quo sowie die Probleme und Perspektiven dieses mittleren Transporthubschraubers der Bundeswehr diskutiert. Insbesondere wurde dabei der Industrie Gelegenheit gegeben, die beiden derzeitigen in der Diskussion befindlichen Nachfolgemodelle, die CH-53 K von Sikorsky sowie die CH-47 F der Firma Boeing vorzustellen. Dabei soll das Nachfolgemodell der CH-53, welches derzeit unter dem Arbeitsbegriff des Schweren Transporthubschraubers (STH) läuft, folgende wesentliche Forderungen erfüllen:



- Lufttransport Hubschrauber (Lw)
- TacAirMedEvac (Lw)
- Personnel Recovery
- Taktische Unterstützung Spezialkräfte (Lw)
- Militärische Evakuierungsoperationen

Bei der Betrachtung der Geschichte und der derzeitigen Situation der CH-53-Flotte wird klar, dass nicht einmal eine massive Budgeterhöhung die Leistungsfähigkeit des Systems deutlich erhöhen kann. Es bedarf daher dringend klarer Entscheidungen, wie die Nachfolge der CH-53 gestaltet werden soll, sowie eine daraus resultierende Entscheidung, wie das System noch wirksam und zielorientiert verbessert und bis zur Ablösung durch einen STH erhalten werden kann. Die Lieferung des STH soll dann nachzeitigem Planungsstand im Bundesverteidigungsministerium von 2022 bis 2028 stattfinden. Der DBwV als Kooperationspartner des FML war mit an Bord und wird das Thema gemeinsam weiter aktiv begleiten und über den zukünftigen Verlauf berichten.





Die SLM Solutions Group AG ist ein führender Anbieter metallbasierter additiver Fertigungstechnologie aus Lübeck. Das Unternehmen konzentriert sich auf die Entwicklung, Montage und den Vertrieb von Maschinen und integrierten Systemlösungen im Bereich des Selektiven Laserschmelzens (Selective Laser Melting). Die Produkte werden weltweit von Kunden in der Luft- und Raumfahrtbranche, dem Energiesektor, dem Gesundheitswesen oder dem Automobilssektor eingesetzt.

Die neueste Entwicklung von SLM Solutions ist die SLM 280 2.0 mit 2x 700 W Lasern. Die Maschine erzeugt hochwertige metallische Bauteile auf Basis dreidimensionaler CAD-Daten. Mit den Maßen 280 x 280 x 365 mm<sup>3</sup> stellt die Maschine einen der größten Bauräume ihrer Klasse sowie eine patentierte Mehrstrahltechnik bereit. Die leistungsfähigen 700W Laser, die während des Bauprozesses über eine 3D-Scanoptik das Baufeld belichten, führen nochmals zu einer Verkürzung der Bauzeiten.

Darüber hinaus bietet die Maschine ein einfaches und sicheres Pulverhandling, was durch einen geschlossenen Pulverkreislauf unter Schutzgasatmosphäre realisiert wird. Der Einsatz eines großen Pulvertanks (40l) mit zwei Flaschen (je 5l) ermöglicht das Durchführen eines vollständigen Fertigungsprozesses in voller Höhe bei 1,6-facher Überdosierung. Die Größe der Überläufe ist ebenfalls entsprechend angepasst. Die SLM 280 2.0 bietet als offenes System viele Möglichkeiten um mit individuell eingestellten Prozessparametern die Fertigungsprozesse nach dem jeweiligen Bedarf zu optimieren und Werkstoffentwicklungen durchzuführen.

beein**DRUCK**endes  
aus **LÜBECK**



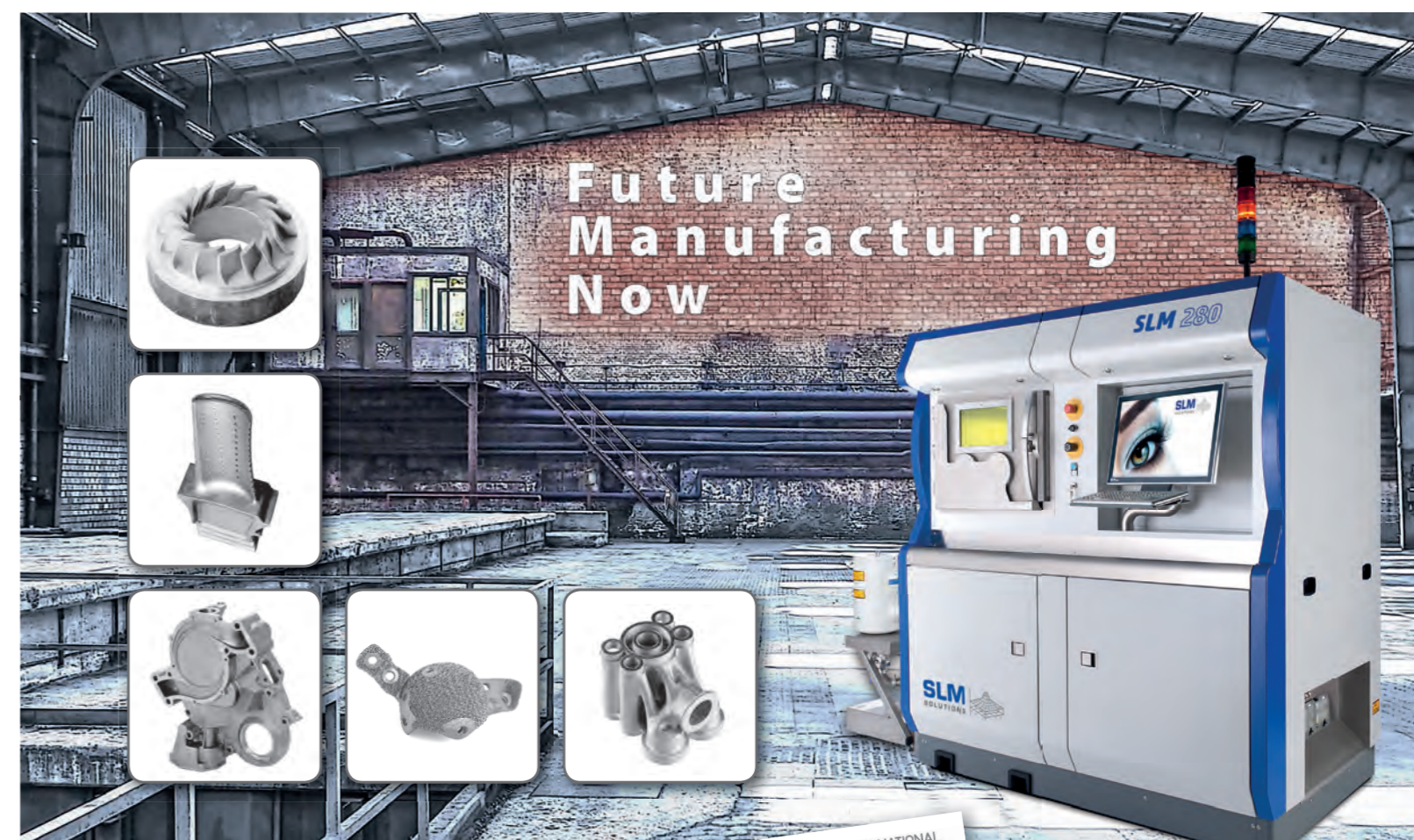
Darüber hinaus können die eingestellten Parameter auf weitere Maschinen der Serien SLM 125 und SLM 500 direkt übertragen werden. Ein speziell für den SLM Prozess entwickeltes umfangreiches Überwachungssystem ermöglicht eine hohe Prozesskontrolle und hieraus resultierend ein hohes Maß an Qualität der Bauteile. Im Rahmen des EU-Projekts AFLoNext hat SLM Solutions in Zusammenarbeit mit ASCO, einem führenden belgischen Luft- und Raumfahrtunternehmen, das Gooseneck Bracket hergestellt.



Das Strukturbauteil dient als Scharnier zwischen der Krueger-Klappe und der festen Flügelkante. Die elegante Form ist das Ergebnis strenger räumlicher Einschränkungen und hoher Schnittstellenlasten. Das konventionell hergestellte Bauteil besteht aus hochfestem korrosionsbeständigem Stahl, wiegt 2005 g und weist eine Buy-to-Fly-Ratio von etwa 17:1.

Die Herausforderung an das SLM Fertigungsverfahren bestand in der Verbesserung der Buy-to-Fly Ratio. Dazu wurde das Gooseneck Bracket für die additive Fertigung mit Topologieoptimierung neu konstruiert. Ziel der Optimierung war es, das Gewicht zu minimieren und dabei die notwendige Festigkeit zu erreichen, um den im AFLoNext-Projekt definierten aerodynamischen Lasten standzuhalten.

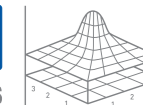
Darüber hinaus wurden zwei weitere Komponenten integriert, wodurch eine Verringerung der Gesamtmontagezeit erzielt werden konnte. Das optimierte Gewicht des neuen Bauteils beträgt 1416 g (gegenüber 2050 g), was eine Gewichtsreduzierung von 31% bedeutet. Die Buy-to-Fly-Ratio beträgt jetzt etwa 1,5:1 und die Zeit zum Fräsen beläuft sich auf ca. 4,5 Stunden. Bei dieser neuen im SLM Verfahren hergestellte Version sind nur noch wenige Schnittstellen zu bearbeiten. Das Gooseneck Bracket wurde auf einer SLM 500 (Quad) und einer SLM 280 (Twin) Maschine gefertigt.



SLM Solutions Group AG  
Roggenhorster Straße 9c | 23556 Lübeck  
Fon +49 451 16082-0  
slm-solutions.com

52<sup>nd</sup> INTERNATIONAL  
PARIS AIR SHOW  
LE BOURGET  
JUNE 19 - 25, 2017  
Besuchen Sie uns in Halle 2A / Stand B291

**SLM**  
SOLUTIONS



# Richthofentreffen 2016

rede von oberstleutnant gero finke

Sehr geehrte Gäste, Soldaten und Soldatinnen, zivile Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen der Taktischen Luftwaffen-Gruppe Richthofen, ich heiße Sie herzlich zum Gedenkappell anlässlich des 98. Todestages von Manfred Freiherr von Richthofen willkommen. In diesem Jahr sind wir Gäste des Fördervereins Invalidenfriedhof e.V., für dessen Unterstützung ich mich bei seinem ersten Vorsitzenden Herrn Klaus Francke, ehemaliges Mitglied des Bundestages und Verteidigungsausschusses und seinem Geschäftsführer, Herrn Oberstleutnant a.D. Hans Joachim Jung, ganz besonders bedanken möchte. Ich freue mich, Sie begrüßen zu dürfen.

Es ist mir außerdem auch in diesem Jahr wieder eine große Ehre, die Vertreter des Comité Capitaine Georges Guynemer, Monsieur le Colonel Pessé, Monsieur le Capitain Simon und Meneer Piet Steen willkommen zu heißen.

## soyez le bienvenue!

Dieser Gedenkappell bietet wie jedes Jahr Gelegenheit, sich mit dem Menschen, dem Offizier und dem Fliegerass Manfred von Richthofen näher zu beschäftigen. Wir benennen Geschwader, Kasernen und Straßen nach ihm, um unserer Wertschätzung auch noch fast 100 Jahre nach seinem Tod Ausdruck zu verleihen. Wir wollen offensichtlich etwas von ihm in Erinnerung behalten und möglicherweise sogar von ihm lernen. Von ihm, der sich vom hervorragenden Einsatzpiloten zum geachteten Staffelpiloten und schließlich zum Geschwaderführer mit Vorbildfunktion entwickelte.

Natürlich lässt sich die Situation von damals und heute nur bedingt vergleichen.



Richthofen kämpfte in einer noch jungen Luftwaffe, die im Dienst ihrer Nation in einem industrialisierten und menschenverachtenden Stellungskrieg eingesetzt wurde, bei dem sich am Ende nichts mehr bewegte außer dem Zähler der Toten. Wir heute leben – Gott sei Dank – in friedlicheren Zeiten. Dennoch ist Krieg leider auch für uns Deutsche heute wieder harsche Realität. Die Bundeswehr – und mit ihr die Luftwaffe – ist in solche unter anderem in Afghanistan, Syrien und Mali in unterschiedlichster Weise involviert. Viele Soldaten der Bundeswehr, ich selbst eingeschlossen, waren oder sind also bereits im Krieg. Es war über die letzten 10-15 Jahre ein schwieriger Prozess für Politik und Bevölkerung, dies zu erkennen und zu akzeptieren. Der Krieg kommt inzwischen aber sogar zu uns nach Europa, nach Paris oder Brüssel, in unsere Fußballstadien, in unsere Konzerthallen, in unsere Flughäfen und U-Bahnen. Besonders unsere Freunde aus Frankreich und Belgien mussten dieses erneut schmerzlich erfahren. Der Krieg mag heute völlig anders aussehen als der Stellungskrieg von Verdun. Trotzdem handelt es sich um Krieg, in dem Menschen, heutzutage übrigens mehrheitlich Zivilisten, sterben. Um in den heutigen Krisen, Konflikten und Kriegen unseren Aufgaben gerecht werden zu können, müssen wir als Soldaten bestens ausgerüstet, bestens ausgebildet und bestens geführt werden. Im Bereich der Ausrüstung der Bundeswehr gibt es sicherlich noch Defizite, aber wir sind auf dem richtigen Weg.

Bei der allgemeinen militärischen Ausbildung unserer Soldaten hat sich über die letzten zehn Jahre ebenfalls viel Gutes getan.

Wie aber sieht es mit der notwendigen hervorragenden Führung aus? Haben wir im fliegerischen Dienst der Luftwaffe Führungspersönlichkeiten, die Experten auf ihren Gebieten sind, Risiken und Resultate optimal einschätzen und die vorhandenen Ressourcen effizient einsetzen können? Die guten Menschenführer sind und die ihnen anvertrauten Soldaten so motivieren, dass diese wirklich bereit sind, im Vertrauen auf die absolute Kompetenz ihrer Vorgesetzten notfalls ihr eigenes Leben in deren Hände zu legen? Führungspersönlichkeiten also, wie es ein Manfred von Richthofen in dieser Hinsicht in vorbildlicher Weise war? Um diese Frage beantworten zu können, wollen wir zunächst einen kurzen Blick auf Richthofens Werdegang werfen. Wie ist er zu dem Vorbild geworden, dem Flieger aller Nationen noch heute Respekt zollen?

Nachdem es ihm im dritten Anlauf gelungen war, die theoretische Fliegerprüfung zu bestehen, setzte Richthofen im Rahmen der damaligen Möglichkeiten alles daran, ein hervorragender Pilot zu werden. Er machte sich mit seinem jeweiligen Fluggerät so vertraut, dass er jede Schraube und ihre Funktion kannte. In jedem Flug versuchte er seine Fähigkeiten zu verbessern und durch die nachfolgende genaue Fehleranalyse das Ergebnis des nächsten Fluges zu optimieren. Das führte dazu, dass er die Grenzen des fliegerisch Machbaren genau einzuschätzen lernte. Er wusste, dass seine Erfolgsaussichten sowohl bei der Auftragserfüllung als auch für das Überleben umso höher waren, je besser er sein Flugzeug mit allen Facetten beherrschte.

Richthofen, der von sich selbst sagte, er habe für trockene theoretische Prüfungen immer nur genug gelernt, um gerade eben zu be-

stehen, stürzte sich also mit verbissenem Ehrgeiz in eine Aufgabe, die seine Leidenschaft geweckt hatte. Hier war er – und wollte es auch sein – Perfektionist. Er machte sich die von seinem Staffelpiloten Oswald Boelcke festgehaltenen Taktiken und Verfahren zu eigen, bis sie ihm in Fleisch und Blut übergegangen waren. Boelcke könnte man somit sicherlich als den ersten Waffenlehrer bezeichnen, Richthofen aber als seinen besten und ehrgeizigsten Schüler. Hier hat ein Fachmann vom anderen gelernt, ein Experte vom Wissen des anderen profitiert.

Das Ziel war klar definiert. Es galt, gegnerische Flugzeuge abzuschießen. Das war Richthofens Auftrag, dem er sich akribisch und mit höchster Selbstdisziplin sehr erfolgreich widmete. Auf Basis dieser direkt im Einsatz gewonnenen Erfahrungen entwickelte er fliegerische Taktiken und Strategien weiter. Seine Erfolge gaben ihm Recht und ließen ihn zum Vorbild werden.

Aber nicht nur die stetig steigende Zahl seiner Abschüsse ließ Richthofen zu einer Leitfigur werden. Nein, es war vor allem die Tatsache, dass er im Laufe der Zeit ein ausgezeichneter Lehrer und versierter Menschenführer wurde. Ihm war klar, dass die Erfolgsaussichten größer waren, wenn seine Fliegerkameraden auf einem ebenso hohen Niveau wie er selbst fliegen konnten. Wenn die Gegner mehr Flugzeuge hatten, so Richthofen, mussten die Deutschen eben die besseren Flieger sein.

Als Staffelpiloten und später als Geschwaderführer machte er deshalb die besten Piloten ausfindig und holte sie in seine fliegerische Elite-Staffel bzw. das Geschwader. Man könnte sagen, er gründete so die erste Waffenschule. Richthofen verstand es, sein Wissen so weiterzugeben, dass seine Kameraden davon profitieren konnten. Sie erlernten seine Taktiken und setzten sie eins zu eins um, weil sie seiner fundierten Fachkompetenz vertrauten.



Der Mann wusste einfach, was er tat. Er war Meister seines Fachs, der sich selbst noch weniger schonte als seine Kameraden. Deshalb wurde er sowohl als fliegerisches als auch als menschliches Vorbild geachtet – sogar von seinen Gegnern. Deshalb folgten ihm seine Kameraden absolut loyal. Er bildete aber nicht nur seine eigenen Männer aus, sondern beriet auch die übergeordneten Kommando-behörden, wie das neue Waffensystem „Kampfflugzeug“ aussehen sollte und wie es richtig einzusetzen sei. Aufgrund seiner Fachkompetenz konnte er Wege zur erfolgreicherer Umsetzung des Auftrags aufzeigen. Dabei ließ er sich auch nicht von Vorgesetzten beirren, die aus seiner Sicht ebendiese Fachkompetenz nicht besaßen.

Berühmt wurde in diesem Zusammenhang sein Zusammenstoß mit Hauptmann Otto Bufe aus dem Hauptquartier der Luftstreitkräfte. Bufe hatte, als Richthofen nach seiner Kopfverletzung im Lazarett war, zusammen mit einem anderen Offizier das Kommando über das Geschwader übernommen. Kaum angekommen, verwarf er Richthofens bisherige Taktik als falsch, obwohl er nur über sehr geringe Praxiserfahrung verfügte. Stattdessen wollte er eine Taktik wieder einführen, die Richthofen in der Praxis längst als gefährlich und höchst ineffizient eingestellt hatte. Richthofen kehrte daher – noch nicht genesen – aus dem Lazarett zu seinem Geschwader zurück, um seine Leute vor Bufes Entscheidungen zu schützen. Er schickte den „Tintenspion“ und „Schreibtischtaktiker“, wie er ihn abfällig nannte, umgehend nach Hause.

Richthofen hingegen führte mit Hilfe unanfechtbarer Fachkompetenz von vorne. Er wurde ausschließlich aufgrund seiner Eignung, Leistung und Befähigung zunächst Staffelpilot und später Geschwaderführer.

Und wie stellt sich nun die Situation für unsere fliegerischen Vorgesetzten und die, die es werden wollen, heute dar? In den letzten Jahrzehnten wurden die Bundeswehr – und mit ihr die Luftwaffe und der fliegerische Dienst – in einer Reihe von Reformen umstrukturiert. Eine Konsequenz war die schrittweise Verringerung der Anzahl der Flugzeuge und damit der Geschwader.

So verfügt die Luftwaffe nach derzeitigen Planungen 2018 über ca. 140 Eurofighter. Wir Wittmunder sind sehr stolz darauf, am 01. Juli dieses Jahres das vierte Eurofighter-Geschwader der Luftwaffe zu werden. Und damit gleichzeitig auch das letzte, denn mehr werden es nicht. Das heißt, es stehen Dienstposten für vier Eurofighter-Kommodore und vier Eurofighter-Kommandeure der Fliegenden Gruppe zur Verfügung. Es gibt also nur noch eine Handvoll Dienstposten für fliegerische Vorgesetzte auf dem Waffensystem Eurofighter.

Es gibt heute aber kaum weniger Generalstabsoffiziere als zu einer Zeit, als die Luftwaffe noch um ein Vielfaches größer und die Anzahl der Dienstposten entsprechend hoch war. Trotzdem sollen möglichst viele Generalstabsoffiziere für ihren weiteren Aufbau auf eben diesen Posten verwendet werden. Das folgt einer Logik, die zunächst bestechend klingt: Die überwiegend in Stabsfunktionen verwendeten Generalstabsoffiziere sollen auf solchen fliegerischen Dienstposten Expertise sammeln, damit sie später in den Kom-

mandobehörden ebendiese Expertise sinnvoll einbringen können. An dieser Stelle aber wird die Logik ad absurdum geführt. Denn leider produziert das Waffensystem Eurofighter heute trotz aller Bemühungen immer noch nicht für alle Einsatzpiloten die von der NATO geforderte Anzahl von Flugstunden. So fällt es heute, und absehbar auch noch einige Jahre in der Zukunft, weiterhin schwer, alle Piloten auf das notwendige Niveau hin auszubilden. Und vor allem dauert es daher noch länger, um ein hohes Expertenniveau zu erreichen. Diese Situation besteht seit Anbeginn der Eurofighter-Ära und wird nur langsam besser.

Unter diesen Voraussetzungen ist es nahezu unmöglich, einen neuen fliegerischen Vorgesetzten mit einer Stehzeit von höchstens 2-3 Jahren angemessen auszubilden. Er wird lediglich in einer stark abgespeckten Version auf das Flugzeugmuster umgeschult. Das hochkomplexe, einsitzige Waffensystem Eurofighter, das sich auch im dreizehnten Jahr immer noch im Fähigkeitsaufwuchs befindet, lässt aber eine Art Schnupperkurs im Grunde nicht zu. Unsere Ausbildung in der Anfangsschulung unserer Piloten ist nicht umsonst so gründlich und zeitintensiv. Um dieses Waffensystem sicher und effektiv einsetzen zu können, braucht es Zeit. Und intensives Engagement. Keine Ablenkungen. Volle Konzentration auf genau dieses Beherrschen. Über Jahre hinweg.

Unter dem heutigen System bleibt es unseren Vorgesetzten also verwehrt, sich die notwendige fundierte Fachkenntnis zu erarbeiten. Sie beherrschen das Waffensystem daher nur rudimentär und können somit nicht mehr aus einer souveränen Position der Waffensystemkenntnis heraus eine natürliche Führungsrolle einnehmen. Ihr Werdegang lässt es zeitlich und inhaltlich nicht mehr zu.

Das ist insbesondere dann problematisch, wenn man sich nun wieder zurückbesinnt auf die Tatsache, dass wir mit unserem Waffensystem und unseren Soldaten zu jeder Zeit einsatzbereit sein müssen. Wer führt heute in Einsätzen von vorne? Wer kann und will unter diesen Umständen ruhigen Gewissens Verantwortung für schwierige Entscheidungen übernehmen? Und welche fachlich fundierten Aussagen das Waffensystem betreffend erwartet eine übergeordnete Kommandobehörde von diesen Offizieren? Zum Thema Einsatzreife? Bei Risikoabwägungen? Und was ist an all dem attraktiv und motiviert junge Offiziere, diesen Werdegang einschlagen zu wollen?

Natürlich gibt es auch beim Eurofighter ausgewiesene Fachleute, also Flug- und Waffenlehrer, die aufgrund ihrer langjährigen Erfahrung auf dem Waffensystem Experten sind. Deren Expertise wird aber in der Regel nicht mehr in Führungsverwendungen genutzt, weil dann einer der wenigen fliegerischen Vorgesetztenposten „falsch“ besetzt ist.

Das äußerst starre Korsett der Vorgaben im Werdegangssystem lässt offensichtlich keine Flexibilität und Durchlässigkeit dieser beiden Werdegänge mehr zu, obwohl dadurch viel Potential an qualifizierten Flugzeugführern brach liegt.



Dass es anders geht, zeigen uns viele befreundete Nationen. Ich verweise dazu auf die Facharbeit von Oberstleutnant Andreas Rütze. Er hat als Lehrgangsteilnehmer des ersten deutschen Waffenlehrerlehrgangs auf dem Eurofighter vor wenigen Wochen das Thema der Nutzung des Waffenlehrers in Deutschland mit der in den USA, den Niederlanden, Großbritannien und Italien verglichen. Bei diesen Partnern führt der Weg zum Kommodore – über den Kommandeur der Fliegenden Gruppe und den Staffelpiloten – fast ausschließlich über die Qualifikation des Waffenlehrers – zumindest aber über eine sehr hohe Fachqualifikation! Wer besteht, ist exzellent ausgebildet und mit hoher Fachkompetenz ausgestattet, ist stressresistent, motiviert und in der Lage, sein Wissen weiterzugeben.

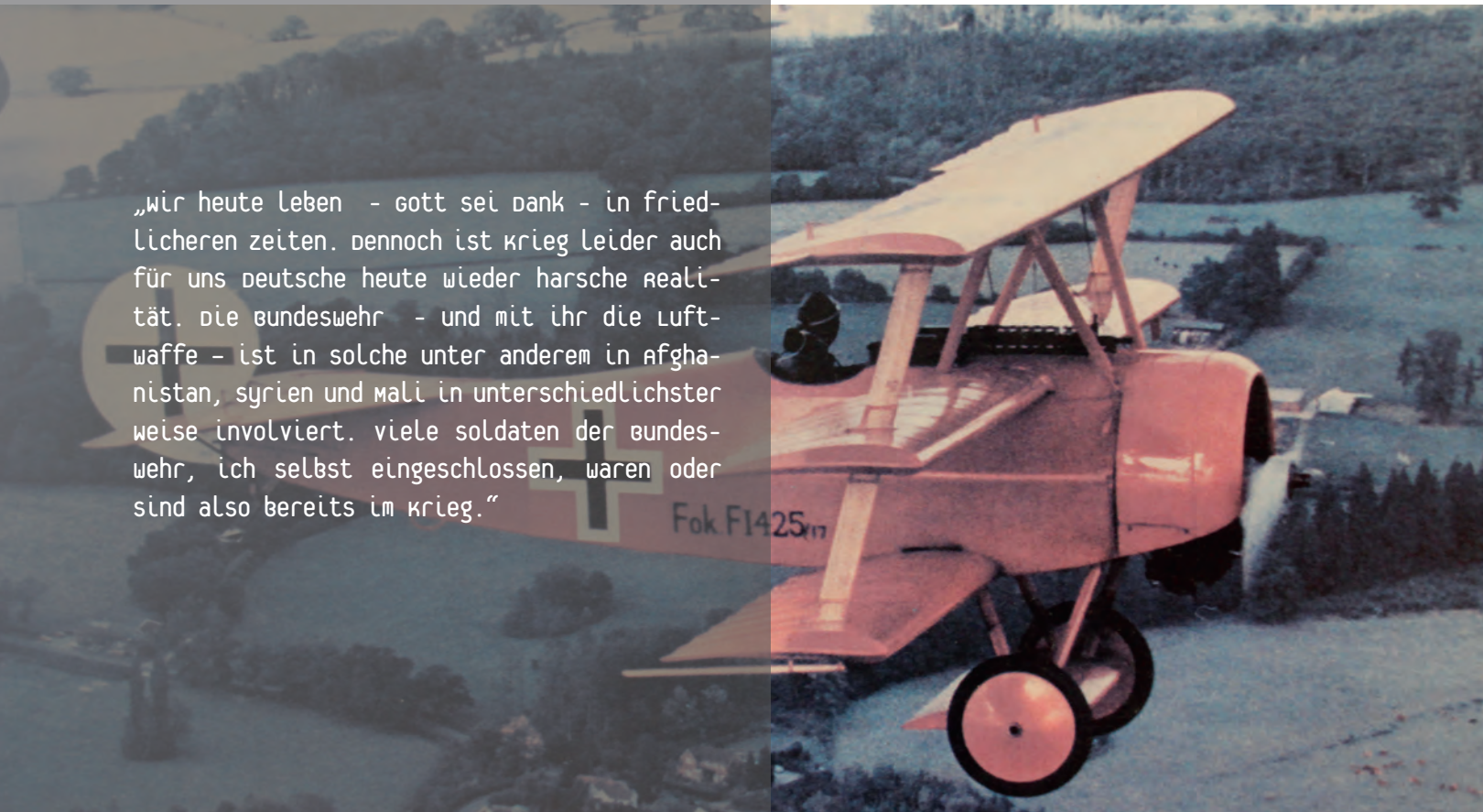
Die so erworbene Kompetenz ist das unerlässliche Fundament für den Respekt und das Vertrauen in Entscheidungen. Das muss man sich als militärischer Vorgesetzter erarbeiten. Man muss es sich verdienen. Das erlangt man nicht durch bloße Versetzung auf den Dienstposten. Unsere Partnernationen haben das lange erkannt. Wir aber stellen unser Führungspersonal auf, als ginge es bei unserem anspruchsvollen und gefährlichen Beruf nicht um das Leben – das von Zivilisten, das von Kameraden und auch unser eigenes.



Wir brauchen in der Luftwaffe von morgen Piloten und angehende fliegerische Vorgesetzte, die auf eine solide und nachhaltige Ausbildung zurückgreifen können und genug Zeit auf ihrem Waffensystem verbracht haben, um Meister ihres Fachs zu werden.

Die dann darüber hinaus aber auch, wenn sie als Multiplikatoren der fliegerischen Expertise gedient haben, in weiterführende Aufbaulehrgänge übernommen werden können, wenn sie sich auch dafür eignen.

Solche kompletten Offiziere, mit ihren umfassenden Kenntnissen und Fähigkeiten im fliegerischen Bereich sowie im Generalstab, hätten sicherlich sogar Manfred von Richthofen höchsten Respekt abverlangt!



„Wir heute leben - Gott sei Dank - in friedlicheren Zeiten. Dennoch ist Krieg leider auch für uns Deutsche heute wieder harsche Realität. Die Bundeswehr - und mit ihr die Luftwaffe - ist in solche unter anderem in Afghanistan, Syrien und Mali in unterschiedlichster Weise involviert. Viele Soldaten der Bundeswehr, ich selbst eingeschlossen, waren oder sind also bereits im Krieg.“



Studium in Voll- und Teilzeit sowie Online möglich.

## Mit dem „Bachelor Equivalent“ direkt ins Master Programm einsteigen!

Die Embry-Riddle Aeronautical University ist die weltweit größte Hochschule für Luft- und Raumfahrt, mit mehr als 150 Standorten weltweit. Am Berlin Campus studieren Zivilisten sowie Angehörige des Militärs. Besonders beliebt sind neben dem Bachelor und Master of Aeronautical Science auch der Master of Business Administration (MBA) in Aviation. Auf dem wettbewerbsorientierten Arbeitsmarkt von heute kommt es mehr denn je darauf an, sich von anderen zu unterscheiden. Ein Abschluss der Embry-Riddle University hilft Ihnen dabei, Sie in Ihrer beruflichen Karriere weiter voranzubringen.

- > **Aeronautical Science**
- > **Business Administration in Aviation**
- > **Project Management**
- > **Systems Engineering**

Berlin Campus  
 P: +49 (0) 3053063549  
 berlin@erau.edu  
[www.berlin.erau.edu](http://www.berlin.erau.edu)

**EMBRY-RIDDLE**  
 Aeronautical University  
 WORLDWIDE

## Der Irrsinn kennt keine Grenzen

– Eine Glosse von nobody –

Mitte des letzten Jahres war sowohl im Internet als auch in der Hamburger Morgenpost zu lesen, dass auf dem Fliegerhorst Wunstorf in Niedersachsen, die deutsche Bürokratie in ihrer Stilblüte zugeschlagen hat. Deutsche Soldaten, auf dem Weg in den Südsudan, wurden entwaffnet und das mitgeführte Kriegsgerät beschlagnahmt. Um es auf die Spitze zu treiben, wurde gegen die Soldaten auch noch ein Ermittlungsverfahren eingeleitet.

Das Hauptzollamt Hannover hatte die mitgeführte Munition, sowie Pistolen und weiteres Zubehör als Kriegsgerät eingestuft, welches einen unerlaubten Rüstungsexport darstellen soll. Der Vorwurf lautet: Verstoß gegen § 74 der Außenwirtschaftsordnung. Hinter dieser unglaublichen Posse soll ein Streit zwischen den Ministerien des damaligen Ministers Steinmeier, von der Leyen, de Maiziere und dem BMWI stecken. Den betroffenen Soldatinnen und Soldaten ist dies – gelinde gesagt – vollkommen egal, wer sich mit wem streitet. Wenn bürokratische Regelungen und Streitigkeiten auf dem Rücken der vom Deutschen Bundestag mandatierten Soldaten ausgetragen wird, ist das einfach ein Skandal. In Konsequenz dieser Regelung müssten ja nun alle im Ausland befindlichen Soldatinnen und Soldaten entwaffnet werden. Dann mal los! Dies wird die Staatsanwaltschaften freuen, denn sie bekommen Arbeit ohne Ende. Und es ist Wasser auf die Mühlen der Bundeswehr- und Auslandseinsatzgegner: Wussten diese doch schon immer, dass die Auslandseinsätze Kriegstreiberei sind und verboten gehören.

**Frau Ministerin:  
 Attraktivität  
 sieht anders aus!**





Am 21. April 2015 wurde zum allerersten Mal weltweit ein Flugzeug mit Hilfe des „Remote Tower Systems“ am Flughafen Örnköldsvik zum Start und zur Landung freigegeben. Als Flugkontrollleitstelle diente das weltweit erste und noch einzige Remote-Tower Zentrum (RTC) im ca. 200 km entfernten Sundsvall, welches mit einem von Saab entwickelten Systems arbeitet und von der schwedischen ANSP (Air Navigation Service Provider) LFV betrieben wird. Somit ist es zwei Jahre her, dass der Kontrollturm in Örnköldsvik in Schweden geschlossen wurde. Grundlage hierfür war die operative Genehmigung der schwedischen Verkehrsbehörde, welche am 31. Oktober 2014 erteilt wurde. Somit war der Remote Tower aus sicherheitstechnischen Gesichtspunkten zugelassen.

Während auf der ILA 2016 in Berlin lediglich eine Simulation des Systems gezeigt wurde, konnten sich die Besucher auf dem World Air Traffic Management Kongress in Madrid ein Live-Bild des Remote Tower Centers machen. Durch tägliche Live-Schaltungen in das RTC Sundsvall wurde die Funktionalität und die operationalen Besonder – aber auch Einfachheiten demonstriert. Während dieser Live-Schaltungen erklärte Mikael Henriksson, einer der „Pioniere“ auf dem Gebiet des Remote Tower Systems, die Funktionsweise und kommentierte die aktuellen Arbeiten des Kontrollpersonals. Dies geschah unter der Leitung von Olle Sundin, Leiter der schwedischen Luftfahrtkontrollorganisation LFV. Nach Aussage des Defense & Security Unternehmens SAAB soll es durch die neue Technologie in naher Zukunft möglich sein, dass ein Fluglotse mehrere Flughäfen gleichzeitig kontrolliert. Dies ermöglicht das RTC, welches nicht einmal einen ortsnahen Bezug haben muss. So ist bereits geplant, dass die kleineren Flughäfen Sundsvall-Timrå und Linköping als nächstes in das Center einziehen sollen.

Das System Remote Tower beinhaltet Kameras und Sensoren auf dem Flughafen, die Signale in Echtzeit an das Remote Tower Center (RTC) sendet. Dort werden die Bilder und Informationen ausgewertet und auf TV-Monitoren angezeigt. Mit dieser Technologie kann der Flugverkehr nicht nur wie von einem traditionellen Kontrollturm aus gesteuert werden, sondern bietet darüber hinaus noch weitere Möglichkeiten wie ein Infrarotbild, Flugwegverfolgung, Markierung von Flug- und Fahrzeugen, digitaler Zoom in einem Bildausschnitt zur Fahrwerksüberprüfung, 360° Ansicht (auch über der Towerkanzel), Wärmebildkameras, Anzeigen von Flugdaten direkt auf dem Bildschirm etc.

Bei einem Besuch des Messestandes der Firma Saab wurde den Vertretern von BMFD und FML das System des Remote Tower Systems ausgiebig erläutert. Die dort installierte Simulation konnte auch hier einen guten Überblick über das System vermitteln, wobei am Ende eine kleine Erinnerung an das Towerlab in Kaufbeuren blieb. Auch die Bundeswehr ist an dieser Technik interessiert. Dieses System ist gerade für Flugplätze mit geringem bis mittlerem Verkehrsaufkommen gedacht und wäre gerade in der militärischen Flugsicherung ein sinnvoller Lösungsansatz für das Personalproblem.



Inzwischen wurde am Standort Geilenkirchen eine Test-/ Erprobungsanlage der Firma Frequentis installiert. Das System soll in der Zeit des Towerumbaus eingesetzt werden. Für die DFS hat Frequentis den Zuschlag im Rahmen eines Ausschreibungsverfahrens erhalten. Das System soll bis 2018 validiert und für den operativen Betrieb zertifiziert werden.

Die DFS hat den Flughafen Saarbrücken mit einem Remote Tower System ausgerüstet. Der Regelbetrieb soll spätestens 2018 aufgenommen werden. Die Daten werden in Echtzeit an ein Tower-centre gesendet, das in Leipzig beheimatet ist. Die Flughäfen Erfurt und Dresden werden folgen und in Zukunft von Leipzig aus kontrolliert. Die DFS erwartet langfristig mehr Effizienz und natürlich auch Kosteneinsparungen. Ebenso geht man davon aus, dass das Leistungsniveau und das Know-how der Fluglotsen besser erhalten und sogar gesteigert werden kann. Die Lotsen im Tower-centre sollen für den Platzkontrolldienst an mehreren Flugplätzen ausgebildet und eingesetzt werden.

In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, ob es aufgrund der Personalproblematik der Bundeswehr auch hier bald ein Remote Tower Centre mit einem angelegtem centralized approach center geben wird und somit die Zukunft der militärischen Flugsicherung widerspiegelt.

# HOW CAN AN AIR FORCE STAY AT THE CUTTING EDGE?



## DER EUROFIGHTER: HEUTE DER BESTE - MORGEN NOCH BESSER.

Heute: Agilität, Missionsflexibilität, Feuer- und Schubkraft - der Eurofighter ist bereits heute in jeder Hinsicht das modernste Kampfflugzeug am Markt.

Morgen: Kontinuierliche Weiterentwicklungen der Luft-Luft- und Luft-Boden-Fähigkeiten sichern seine Führungsrolle - und dies für die Zukunft: Das "Phased Enhancement"-Programm garantiert die Überlegenheit des Kampfflugzeugs bis mindestens 2050.

Der Eurofighter - auf Evolution programmiert.

Mehr dazu erfahren Sie unter [airbusds.com/Eurofighter](http://airbusds.com/Eurofighter)

# ASK US AIRBUS

## die soldaten-arbeitszeit-verordnung

ein nachruf -von nobody-

Wer hätte das gedacht? Gerade einmal 16 Monate ist sie alt und dennoch wohl schon zum Tode verurteilt – unsere gute alte Soldatenarbeitszeitverordnung. Abgeleitet aus einer europäischen Schutzvorschrift, welche ein Jahrzehnt vom Verteidigungsministerium ignoriert wurde, wurde sie dann überstürzt unter vollkommenem Chaos in die Bundeswehr eingeführt. Es mangelte an allem: Zeiterfassungsterminals und Software, aussagekräftigen und verständlichen Vorschriften, einer gelingenden Kommunikation der Regelungen und letztlich an der Bereitschaft der militärischen Führung und politischen Leitung der Bundeswehr, irgendetwas zu ändern. Denn die Chance wäre groß gewesen. Überall sind seit Jahresbeginn Personal, Aufträge und neuer Arbeitszeiträumen in einem kompletten Missverhältnis. Wie in einem Dreieck. Das Einzige, an dem gedreht wurde und wird, ist das Ende mit der Arbeitszeit. Ist es doch einfach zu verlockend, den gesetzlich vorgesehen Grundbetrieb schlicht als Ausnahme vom selbigen zu deklarieren und damit alle Zwänge zu umgehen.

Die im Mai 2016 getroffene Entscheidung des Bundesministeriums der Verteidigung, den Einsatz deutscher Eurofighter über dem Baltikum betreffend, ist hierfür ein gutes Beispiel. Hier wurde entschieden, das „verstärkte Air Policing Baltikum“, welches jährlich von August bis Dezember stattfindet, nicht mehr als Dauereinsatzaufgabe zu werten und somit nicht mehr dem Grundbetrieb zuzuordnen, sondern ab sofort als „Einsatzgleiche Verpflichtung“ anzusehen und damit zu einer Ausnahme von der gesetzlichen Arbeitszeit nach § 30 c, Abs. 4 Soldatengesetz einzustufen. Eine Entscheidung, die definitiv nicht deutlicher zwei Seiten einer Medaille aufzeigen könnte. Auf der einen Seite ist dies natürlich der richtige Schritt in Richtung Einsatz. Das Verstärkte Air Policing gehört mandatiert durch den Deutschen Bundestag. Nur so kann Klarheit über alle versorgungs- und einsatzrelevanten Fragen hergestellt werden. Auf der anderen Seite stehen den Soldatinnen und Soldaten, die am letztjährigen und zukünftigen Kontingenten beteiligt sein werden, somit nur die wesentlich schlechteren zeitlichen und finanziellen Vergütungsmodelle als Ausgleich für ihren mehrgeleisteten Dienst zur Verfügung. Zudem ist diese Entscheidung ohne gesetzlich vorgeschriebene Beteiligung der zuständigen Gremien getroffen worden. Des Weiteren muss beim Übergang von einer Dauereinsatzaufgabe in eine Einsatzgleiche Verpflichtung eine akute krisenhafte Entwicklung vorliegen. Auch dies ist fragwürdig. Ebenso fragwürdig ist die bei einer einsatzgleichen Verpflichtung vorgesehene zeitliche Befristung. Bei einem „Einsatz“ der jedes Jahr wieder regelmäßig ins Haus steht, fällt dies schwer anzunehmen. Der Blick ins Gesetz hätte dem Verteidigungsministerium geholfen. Hier findet sich in der Begründung des Gesetzgebers zu Dauereinsatzaufgaben und Einsatzgleichen Verpflichtungen viel Wissenswertes und Richtiges, was ein BMVG eben nicht so einfach übergehen kann. Viel schwerer wiegt aber noch ein weiterer Punkt. Alles, was an Übung und Training für die neue Einsatzgleiche Verpflichtung Air Policing Baltikum anzusetzen ist, und dies ist wohl der halbe Tagesdienst in der Luftwaffe, ist nach Nummer 206 der zuständigen Durchführungsvorschrift zur Soldatenarbeitszeitverordnung auch als Ausnahme zu werten. Somit ist ein Hintertürchen zur Aushöhlung der gesetzlichen Arbeitszeit aufgestoßen worden - bewusst oder unbewusst. Dieses kann nicht im Interesse des Arbeits- und Gesundheitsschutzes des Gesetzgebers sein. Weitere werden folgen: Die Alarmrotten? Der Dienst im CRC und CAOC, die Allgemeine Grundausbildung und und und. Insofern stehen wir mit der Festlegung der gesetzlichen Ausnahmen von der Arbeitszeit für die Soldatinnen und Soldaten der Bundeswehr dort, wo wir schon vor einem Jahr standen: Grenzenlose Überforderung: Man muss sich nur einmal vorstellen, dass eine Wartungs-/Waffenstaffel eines deutschen QRA-Verbandes in der ersten Jahreshälfte 15.000 Überstunden produziert hat; nicht lukrative Ausgleichsmodelle (finanzielle Vergütung weit unter dem gesetzlichen Mindestlohn) und somit das Gegenteil von Attraktivität.

es hätte gelingen können, den soldatinnen und soldaten der bundeswehr als letzter berufsgruppe in unserem land eine gesetzliche arbeitszeitgrundlage für ihren dienst zu geben. nun ist es auf dem besten wege beerdigt zu werden. schade.



keine einfache  
punktlandung  
für die Luftwaffe

# GPS

## SYSTEMZENTRUM 23 PLANTBW DER FOKUS BEI GPS

Das GPS, ein technisch hoch entwickeltes Verfahren, das die Luftwaffe zu hohen Genauigkeiten in Echtzeit bei ihren Einsätzen verhilft. Auch die präzise Zeitfestlegung über GPS ist für die Verbundfähigkeit in der Luftwaffe von besonderer Bedeutung. Voraussetzungen für diese Präzision sind die Satellitenverfügbarkeiten vor Ort und freie Sicht zu den GPS-Satelliten. Hat der Nutzer seine Satellitenverfügbarkeit und freie Sicht, drohen ihm schon eventuell andere Einschränkungen. Es geht um die Anwesenheit von elektromagnetischen Störungen (GPS-Störungen), hervorgerufen durch Interferenzen auf den GPS-Frequenzen. Zusätzlich können sogenannte elektronische Angriffe, absichtliches Stören des GPS-Empfangs mit entsprechendem Gerät, den GPS-gestützten Einsatz erheblich beeinträchtigen. Diese auftauchende Drohung durch andere Personen nennt sich Navigationskriegsführung (NAVWAR).

„Die Fähigkeitslage GPS-gestützter PNZ steht jedoch unter Drohungen von Verlust, Störungen und Täuschungen der GPS-Signale während eines GPS-gestützten Einsatzes, gleiches gilt auch für GPS-gestützte Munition!“

**F: Kann man der Bedrohung gegen die Fähigkeitslage GPS in der Luftwaffe begegnen?**

A: Nur mit dem Wissen aus den Einsätzen der Luftwaffe und aus dem Navwar-Feldversuchen können die Verwundbarkeiten eines GPS-gestützten Einsatzes erkannt werden. Diese Aufwendungen gegen die GPS-Bedrohung sind extrem komplex und benötigen auch eine sichere und transparente Struktur im Bereich der GPS-gestützten PNZ in der Luftwaffe.

**F: Gibt es operationelle Forderungen der Luftwaffe?**

A: Die Luftwaffe muss befähigt werden Erkenntnisse von gegnerischen NAVWAR-Potentialen und natürlichen Einflüssen auf GPS-gestützte PNZ-Techniken /-Verfahren zu sammeln und auswerten zu können. Nur so kann die Luftwaffe ihre eigenen PNZ-Fähigkeiten bewerten, um technische und prozedurale Anpassungen und Weiterentwicklungen zu ermöglichen. Ein notwendiger Schritt, um die Durchsetzungs- und Führungsfähigkeit unter NAVWAR-Bedingungen in der Luftwaffe zu etablieren.



„konkrete Forderungen an Waffensysteme und Geräte der Luftwaffe sind zeit- und systemnah umzusetzen. Nur mit strukturanpassungen in den verbands- und plattformebenen können impulse und initiativen für den einsatz in der luftwaffe geregelt werden.“

Die neuen Verteidigungspolitischen Richtlinien sehen für die Luftwaffe künftige Einsätze vor, welche sich wegen ihrer Erfordernisse hinsichtlich der Intensität und geografischen Lage kaum eingrenzen lassen.

Eine schnelle und sichere Bewegung der Luftwaffe mit ihren Waffensystemen in den bodengebundenen und fliegenden Plattformen erfordert einen sicheren Handlungs- und Regelungsbedarf seitens der Politik. Hierzu bedient sich die Luftwaffe seit 20 Jahren des amerikanischen geführten Globalen Satellitennavigationssystem NAVSTAR, kurzum , dem sogenannten Global Positioning System (GPS).

„GPS-gestützte Positionsbestimmung, Navigation und Zeitfestlegung (PNZ) setzen dabei auf sichere und robuste Strukturen während der Einsätze in der Luftwaffe“

# bundeswehr im personalchaos

## es begann mit der wehrpflichtaussetzung



von nobody

### einleitung

Tatsächlich sechs Jahre ist es schon wieder her, dass der Deutsche Bundestag die Aussetzung der allgemeinen Wehrpflicht für die Bundeswehr beschlossen hat. Was als politische Profilierung des kurz danach entlassenen Verteidigungsministers Karl-Theodor zu Guttenberg begann, wurde in den vergangenen fünf Jahren für die Bundeswehr zur mittel-schweren Katastrophe. Dabei war alles vorhersehbar. Die Analyse der Folgen einer Wehrpflichtaussetzung oder auch -abschaffung waren bekannt, umfassend publiziert und sämtliche Experten aus deutschem und internationalem Militär und Wissenschaft rieten der deutschen Politik davon ab. Insbesondere, was die Auswirkungen der Aussetzung auf den Personalkörper der Bundeswehr betrifft, ist dieser inzwischen an seine Grenzen gekommen und hat sie teilweise auch schon überschritten. Daran wird auch die von Verteidigungsministerin Ursula von der Leyen im Frühjahr 2016 eingeleitete „Trendwende Personal“ nichts ändern können. Nach dieser Maßnahme, die eher als „Operation Lückenfüllen“ bezeichnet werden könnte, sollen in den kommenden sechs Jahren 14.300 neue Dienstposten in der Bundeswehr entstehen. Hätte man sich des Pools von zuletzt 35.000 Wehrpflichtigen jährlich und aus ihnen 8.000 freiwillig Weiterverpflichteten nicht absichtlich beraubt, müsste man heute derartige Kunstgriffe nicht vollziehen. Aber auch in anderen Bereichen, wie der Verankerung der deutschen Armee in der Gesellschaft oder auch ihrer grundsätzlichen Aufstellung zur Auftragswahrnehmung, gibt es mehr als nur kleine bzw. geringfügige Probleme.

### personelle folgen

Das grundsätzliche personelle Problem der Bundeswehr besteht darin, dass die Sparmaßnahmen, die seit der Wiedervereinigung umgesetzt wurden, die Bundeswehr haben schrumpfen lassen – ohne Unterlass. Von 740.000 Soldatinnen und Soldaten auf heute knapp 168.000 Männer und Frauen. Jedoch stehen diese 170.000 Köpfe, dabei sollten es eigentlich bereits insgesamt 185.000 sein, nicht komplett für die Auftragsbefüllung bzw. Einsatzstellung zur Verfügung. Die Bundeswehr ist und bleibt nämlich ein riesiger Ausbildungsbetrieb, mit Zehntausenden von soldatischen „Azubis“ sowie aufgrund ihrer Struktur als eine staatliche Zeitarbeitsfirma, ein Arbeitgeber, der jährlich ca. 22.000 Menschen entlässt und dann neu vom Arbeitsmarkt rekrutieren muss. Von einer demografischen Herausforderung zu sprechen, vor der die Bundeswehr ohnehin wie jeder andere deutsche Arbeitgeber steht, wäre dabei noch gelinde gesagt. So stehen für die Auftragsbefüllung der Bundeswehr derzeit nur circa 138.000 Soldatinnen und Soldaten zur Verfügung. Rund 40.000 Soldatinnen und Soldaten sind damit nicht in die Auftragsbefüllung eingebunden.

Und das in einer Zeit, in der die Einsatzdichte wächst, die Bündnisverpflichtungen signifikant an Bedeutung zurückgewonnen haben und die Amtshilfe im Innern im Rahmen der Flüchtlingshilfe Alltag geworden ist. Auch bei den zivilen Beschäftigten stehen längst nicht so viele Beschäftigte als aktives Personal zur Verfügung, wie es eine Kopfstärke von 87.000 Angestellten und Beamten vermuten lässt. Freistellung, Altersteilzeit, Ausbildung oder Beurlaubung sind die wichtigsten Hintergründe eines mit rund 21.000 Personen großen Anteils sogenannten „inaktiven Personals“.

## finanzielle folgen fürs personal und den arbeitgeber bundeswehr in der bundesrepublik deutschland

Getrieben durch die demografische Entwicklung in Verbindung mit dem Wegfall der Wehrpflicht stand die Bundeswehr vor der Herausforderung, die Finanzmittel signifikant erhöhen zu müssen. So wurde alleine für das Jahr 2016 der Personalanteil im deutschen Verteidigungsressort um 340 Millionen Euro erhöht. Dabei ist der finanzielle Mehrbedarf für Personal als eine der im weitesten verbreiteten Folgen europäischer Wehrstrukturrentscheidungen bekannt. Die Bundesrepublik Deutschland reiht sich also nahtlos an Länder wie Frankreich, Großbritannien oder die Niederlande an. Insbesondere wurde seit 2013 viel unternommen, um den Soldatenberuf in Deutschland attraktiver zu machen, um im Wettbewerb mit freier Wirtschaft und öffentlichem Dienst zu bestehen und letztlich mehr Personal für die Streitkräfte gewinnen zu können. Dazu wurden unter der Verteidigungsministerin Ursula von der Leyen zwei große Attraktivitätspakete geschnürt, verabschiedet und letztlich bis heute bereits in großen Teilen umgesetzt. Das eine ist die sogenannte „Agenda Attraktivität“. Ein Maßnahmenkatalog mit insgesamt 29 sogenannten untergesetzlichen Maßnahmen, die allein in der Hoheit der Ministerin in ihrem Geschäftsbereich umsetzbar sein sollen. Darunter fallen beispielsweise eine bessere Ausstattung von Soldatenstuben; die Reduzierung der Häufigkeit von Versetzungsterminen oder auch rechtzeitiger und damit verlässlicherer Fristen in der Ankündigung von Versetzungen.

Das zweite große Maßnahmenpaket ist das sogenannte „Gesetz zur Steigerung der Attraktivität des Dienstes in der Bundeswehr“, landläufig Artikelgesetz genannt. Mit einem Finanzvolumen von 980 Millionen Euro bis 2018 und insgesamt 20 einzelnen Maßnahmen, welche ihrerseits in einzelnen Paragraphen Bundesgesetze ändern wie z.B. das Soldatengesetz, das Soldatenversorgungsgesetz oder auch das Bundesbesoldungsgesetz, ist dies das größte Reformpaket in der Geschichte der Bundeswehr. So werden z.B. 20 Zulagen erhöht, die gesetzliche Arbeitszeit in die Bundeswehr eingeführt oder auch die Versorgung bei und nach Auslandseinsätzen verbessert.



Anzeige

## Sie wollen wöchentlich aktuelle Berichte und Informationen aus Sicherheitspolitik und Streitkräften?



**Newsletter Verteidigung**  
Jetzt bis 31. 10. 2015 die Aktion nutzen und die  
aktuellen Ausgaben kostenfrei herunterladen



GDM Information Group  
Cohenstraße 152  
53175 BONN  
info@newsletter-verteidigung.de



## ausblick – wie weiter: schönrechnerei und klimmzüge, doch die wehrpflicht ersetzt dies alles nicht

Die erforderlichen Maßnahmen, um das ehrgeizige Ziel der eingangs erwähnten personellen Trendwende zu erreichen, werden momentan konkret ausgeplant. Dabei gilt es, keine Zeit zu verlieren, denn tatsächlich schmilzt der Personalkörper der Bundeswehr jedes Jahr nach wie vor wie ein Eisbäcker in der Sonne. Grob gefasst soll zum einen „umfangsneutral“ und zum anderen „umfangsrelevant“ Personal gewonnen werden (alles bis 2023!). Umfangsneutral ist beispielsweise die Erhöhung des Fix-Anteils der freiwillig Wehrdienstleistenden, von heute 5.000 auf dann 8.500 Stellen oder auch die sogenannte „Binnenoptimierung“, bei der durch die Reduzierung von Dienstposten in den bestehenden Strukturen der Bundeswehr bis zu 1.500 Soldaten gewonnen werden, quasi aus dem System ausgeschwitzt werden sollen. Umfangsrelevant ist die Erhöhung der Anzahl der Reservendienstleistenden, die verstärkte Personalgewinnung in einer Höhe von 5.500 Soldatinnen und Soldaten, aber auch eine zusätzliche Personalbindung bereits im Dienst befindlicher Soldatinnen und Soldaten. Hinter dieser verbirgt sich die Absicht, 600 zusätzliche Übernahmen in das Dienstverhältnis eines Berufssoldaten vorzunehmen und mindestens 900 Berufssoldaten davon zu überzeugen, sich freiwillig später zur Ruhe setzen zu lassen. Alles Maßnahmen, die Zahlen kaschieren und Schönrechnerei betreiben. Das BMVg hat dazu bereits alle Dienststellenleiter aufgerufen, Maßnahmen zur Personalbindung zu stärken. So sollen Zeitsoldaten, deren Dienstzeit bald endet und die ein entsprechendes Leistungsbild zeigen, zur Weiterverpflichtung aufgefordert werden. Eine weitere Absicht ist es, wiederum Zeitsoldaten, die noch nach den alten Regelungen ihre Berufsförderung innerhalb ihrer Dienstzeit absolvieren können, davon zu überzeugen, diesen nach Beendigung ihrer Dienstzeit zu absolvieren, indem sie von der sogenannten „Wandeloption“ Gebrauch machen. Junge Zeitsoldaten und Freiwillig Wehrdienstleistende nehmen zudem sehr oft vom Widerrufsrecht innerhalb der ersten sechs Monate ihrer Dienstzeit Gebrauch (ca. 25%). Zukünftig soll es gelingen, diese Zahl zu reduzieren. Zivilpersonal soll durch gezielte Anwendung von Maßnahmen zur Personalgewinnung und -werbung gebunden und gewonnen werden. Dazu gehört u.a. die Anwendung flexibler Arbeitszeitmodelle, die Bindung von Anwärtern und Auszubildenden. Eigentlich selbstverständliche Dinge, die bisher jedoch vollkommen unterbeleuchtet waren.

### zusammenfassung

Die Aussetzung der Wehrpflicht in der Bundesrepublik Deutschland reiht sich ein in die Wehrstruktur-entscheidungen Europas. Alle Folgen und Veränderungen der Bundeswehr, die in folge der Aussetzung zutage treten, wurden im Vorfeld der Aussetzung, das heißt während der Wehrpflichtdebatte breit diskutiert und prognostiziert. Letztlich hat die Politik in Form des CSU-Verteidigungsministers Freiherr zu Guttenberg die Entscheidung im Alleingang angestoßen und durchgesetzt. Sämtliche prognostizierte Konsequenzen wurden dabei ausgeblendet und übergangen. Unten diesen Folgen leidet nun die Bundeswehr. Personalmangel, Söldnerstatus und Attraktivitätsprobleme sind spürbare Folgen – genau so wie vorhergesagt. Eine Wiedereinführung in der alten, bisherigen Form wird es nicht geben. Sämtliche Strukturen wie Kreiswehersatzämter sind abgeschafft. Eine Einführung, das heißt eine Beendigung der Aussetzung würde die ohnehin im Chaos befindliche Bundeswehr noch weiter überfordern und letztlich handlungsunfähig machen. Was der Verteidigungsministerin derzeit bleiben, sind Kunstgriffe, um den Personalkörper vorläufig auf einem erkläglichem Niveau zu halten – nur das schiebt das Problem lediglich weiter in die Zukunft und löst es nicht.



© Pfohlmann/toonpool.com

Pfohlmann

## Der Bordschütze in der Luftwaffe als zukünftiges ständiges Besatzungsmitglied

Der Bordschütze oder Bordsicherungssoldat - Taktische Operationen (BSS), ist seit langer Zeit Bestandteil der sich im Einsatz befindlichen CH-53-Crew's. Aufgrund des vorhandenen Personalkörpers befindet sich ein Großteil der BSS derzeit 4-5 Monate pro Jahr im Einsatz und so sind auch bei diesen Besatzungsmitgliedern über 1000 Einsatztage keine Seltenheit mehr.

Er hat sich längst als ständiges Einsatzmitglied bewährt und soll zukünftig in der Luftwaffe als ständiges Besatzungsmitglied etabliert werden.

Die Stellung des Bordschützen wird damit gestärkt, da eine Homogenisierung der Besatzungsausbildung vor allem in Bezug auf die „Überlebensausbildung“ und fliegertheoretische Anteile erfolgt. Der neue Status stellt meiner Meinung nach eine Attraktivitätssteigerung des Dienstpostens dar.

Rundumsicherung und Waffenbedienung ist nicht der einzige Auftrag an Bord, sondern auch die Unterstützung der Luftfahrzeugführer in allen Phasen der Flugdurchführung. Sie sprechen Bedrohungen an und sollen den Feuerkampf auf Weisung des verantwortlichen Luftfahrzeugführers führen. Durch ihre Meldungen und Ansprachen von potentiellen Gefahren/Bedrohungen sowie auch Hindernissen leisten sie einen unverzichtbaren Beitrag zum Aufbau eines Lagebildes/Situational Awareness in der Crew. Sie nehmen direkt Einfluss auf die Steuerung des Luftfahrzeugs durch das Einfordern von Kursänderungen zur Führung des Feuerkampfes oder initiieren Ausweichbewegungen/Durchstartverfahren. Dieser Einfluss auf die Flugführung hat nicht nur Auswirkungen auf ein Einzelluftfahrzeug, sondern auch auf die Missionsdurchführung einer ganzen Formation. Zusätzlich unterstützen sie das bordtechnische Personal bei der Vorbereitung und Nachbereitung des Flugdienstes.

Wir trauen unseren, mit Masse im Mannschaftsdienstgrad befindlichen Soldaten damit eine Menge zu. Sie übernehmen große Verantwortung und tragen wesentlich zum Erfolg eines sicheren Flugdienstes bei. Deshalb muss die Ausbildung und das Training unserer BSS entsprechend umfangreich sein und sich an diesen Erfordernissen orientieren. Als Lehrgangsvoraussetzung für die Teilnahme an einer Ausbildung zum Bordsicherungssoldat Taktische Operationen gehören z.B. ein allgemeiner Tätigkeitsnachweis als Soldat der Luftwaffensicherungstruppe oder vergleichbar, ein englisches Sprachleistungsprofil der Stufe 1110, die Teilnahme an einem Lehrgang „Überleben Land und See“. Damit erhalten sie eine ähnlich umfangreiche Überlebensausbildung wie die anderen ständigen Besatzungsmitglieder.



Abbildung 2 Quelle Intranet Bw



Meiner Meinung nach ist die Sprachausbildung ein wesentlicher Baustein, damit die Bordschützen sich in die Fachsprache leichter hineinfinden und in einem multinationalen Umfeld besser einfügen.

In der Ausbildung wird neben der Bedienung/Wartung der Waffen MG 3 und M3M fliegertheoretische Anteile vermittelt, wie z.B. Flugsicherheit, Grundlagen Flugwetter so wie Navigation und Flugplanung, Einsatzarten der CH-53, Not-ausrüstungen, Luftfrachtsicherheit und Transport gefährlicher Güter etc. Die Bordschützen werden so in die Lage versetzt, ihre Aufträge an Bord effizienter zu erfüllen.

Bis zur Entscheidung des Luftfahrtamtes der Bundeswehr bleiben die BSS nichtständige Besatzungsmitglieder. Die Änderung des Status wird auf die Ausbildung und das Training einen großen Einfluss nehmen, da die Anforderung und Zuweisung der Sprachenlehrgänge und Überlebenslehrgänge an den Status eines Besatzungsmitgliedes geknüpft sein wird. Diese sind zweifelslos schon jetzt ein Flaschenhals in der Ausbildung aufgrund der zur Verfügung stehenden Lehrgangplätze.

Ich hoffe, dass unsere BSS schnellstmöglich als ständiges Besatzungsmitglied lizenziert werden und dass zukünftig ein Aufwuchs des Personalkörpers in Verbindung mit einer effizienten Ausbildung erfolgt.



von nobody

Anzeige

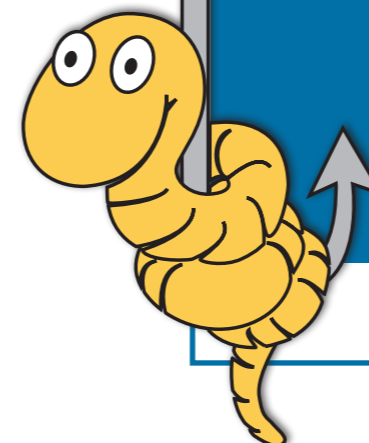
Watt  
Wurm  
Werbung

IHR PARTNER FÜR PROFESSIONELLE WERBEMITTEL, WERBEARTIKEL, STREUARTIKEL UND GIVE-AWAYS



**Dem FISCH muss  
der Wurm schmecken.  
Nicht dem Angler.**

Zur Harlebucht 7 | 26409 Wittmund | 04462. 23567 | info@watt-wurm-werbung.de



# RÜCK RUF AKTION

oder:  
nackt im cockpit

Viel ist über die Ausrüstung der Bundeswehr in den vergangenen Jahren gesagt und geschrieben worden. Wir alle kennen diese "never ending story" und eigentlich bin ich es nach weit über dreißig Jahren als Soldat leid, darüber zu reden.

Am 03.11.2015 befahl Herr General Katz als Kommandeur der fliegenden Verbände der Luftwaffe, dass Fliegersonderbekleidung von allen Personen die diese nicht zwingend benötigen, zurückzuführen sei. Nicht aktives fliegendes Personal wird aufgefordert, die Fliegersonderbekleidung zurückzugeben. Man bittet im Rahmen dieser Maßnahme um Verständnis und appelliert an die Vorgesetzten um restriktive Umsetzung des seitens der Luftwaffe unabdingbaren Beitrages zur Beseitigung dieser Engpasssituation, sowie der hieraus folgenden Sicherstellung von Bekleidung für den Einsatz oder einsatzgleichen Verpflichtungen.

**so weit, so gut.**

Diese Aufforderung kam kurz vor Weihnachten 2015 und war bis Mitte Januar 2016 umzusetzen. Es ging sogar so weit, dass sich ein 2-Sterne-General namentlich die nicht termingerechte Abgabe melden ließ. In der Umsetzung gaben Kameraden bei den zuständigen LHD-Stellen ihre Bekleidung zurück und mussten dort erfahren, dass quasi sämtliche abgegebene Fliegersonderbekleidung ausgesondert werden wird, um im Anschluss an Militaryshops verkauft zu werden.



Für im internationalen Bereich eingesetzte Soldaten war diese Maßnahme ein Schlag ins Gesicht, findet man doch im Bereich der Air Forces, wie ihr alle wisst, in der Regel nur Anerkennung im Zusammenhang mit entsprechender Kleidung. Flecktarn in einem Air-Force-Gefechtsstand raubt Glaubwürdigkeit, besonders auf Dienstposten, bei denen fliegerische Erfahrung gefordert ist.

Für viele Kameraden begann ein Spießbrutenlauf. Griechische und albanische Kameraden – und nicht nur diese, boten uns ihre Kombis an. Wir wurden und werden milde belächelt. In der Folge wurden Kombis auf dem freien Markt in Militaryshops erworben, um zumindest die individuelle Glaubwürdigkeit zu erhalten. Die Preise steigen aufgrund der Nachfrage mittlerweile. Möglicherweise hat auf diese Weise der eine oder andere sogar seine abgegebene Kombi zurückerhalten!

Sinnigerweise sind diese bei eBay zu erstehenden Ausrüstungsgegenstände nicht als ausgesondert zu erkennen und würden bei böser Absicht, wieder in den Tauschkreislauf eingeschleust werden können.

**so beseitigt man engpässe. >>**



Anzeige

**DIPL. JUR. MARKUS HUBERT**  
- Justitiar Forum der Militärischen Luftfahrt e.V. (FML) -

Postfach 70 21 64 | 22021 Hamburg | Tel. : 0170 388 14 27 / e-mail : markus.hubert@me.com



© whitehook - fotolia

## >> RÜCKRUF AKTION

.... oder mit Flecktarn 5-farbig (dunkel)  
bei 40 Grad im Schatten

Flecktarn 3-farbig musste ebenfalls zurückgegeben werden. Dies war besonders schmerzlich für die in südlichen Breiten eingesetzte Kameraden.

Ganz bitter war die Erfahrung, dass deutsche Kameraden, die zu temporären Aufenthalten z.B. in Italien verweilten, für diesen Zeitraum mit ebendieser Ausstattung in Deutschland ausgerüstet wurden, während permanent in diesen Breitengraden eingesetztes Personal genau diese Ausrüstung komplett zurückgeben musste.

Über eine Gleichbehandlung oder eher Ungleichbehandlung möchte man sich gar nicht mehr äußern. Oder warum bleibt COS AIRCOM mit Fliegersonderbekleidung ausgestattet?

Sollte er seine Kombis auch bei eBay erworben haben? Oder sind einige mal wieder gleicher? Wertschöpfung erfolgt in keinem Betrieb durch die Konzernleitung!

Die Gesamtheit dieser Episode, die Befehlsgabe sowie deren Umsetzung erinnert mich an einen ARD-Artikel vom 30.06.2016 mit dem Thema "Ja-Sager machen Karriere"

([www.tagesschau.de/inland/innere-fuehrung-101.html](http://www.tagesschau.de/inland/innere-fuehrung-101.html))

Was hier im Gesamten am meisten stört, ist die Tatsache, dass die LHD pleite ist und auf diesem Wege versucht wird, politische Fehlentscheidungen (outsourcing wie Bw-Fuhrpark, GEBA etc.) zu kompensieren oder schlimmer noch zu vertuschen.

vielleicht wäre es doch besser, nackt zu fliegen.  
das Märchen „des Kaisers neue Kleider“ würde hierfür die Vorlage liefern.

### P.S.:

Unsere Fliegerkombis Sommer, die vor etwa zehn Jahren in die Truppe ausgeliefert wurden, sollten mit entsprechender Unterwäsche (schweißtransportierend) zusammen den Soldaten zur Verfügung stehen. Wie man sich erinnert, erfüllte diese Unterwäsche grundlegende Forderungen an den Einsatz im Flugbetrieb nicht.

### Die Feuerfestigkeit.

Bereits in großer Anzahl beschaffte Unterwäsche wurde nicht ausgegeben. Nachgesteuert wurde nicht. Das heißt, dass fliegende Besatzungen, die aufgrund o.a. Maßnahme zwar mit Kombis ausgestattet sind, jedoch mit privater Unterwäsche fliegen. Ob diese der Anforderung an Feuerfestigkeit gerecht wird und ob dies, bei Erarbeitung des Eingangs erwähnten Befehls, bedacht wurde, ist mir nicht bekannt.

Anzeige



## PARTNER DER BUNDESWEHR

Mit unseren vielfältigen Dienstleistungen und Lösungen unterstützen wir die Prozesse und Fähigkeiten der Streitkräfte und steigern die Zuverlässigkeit und Effizienz ihrer Systeme – in allen Dimensionen:

► Luft ► Land ► See ► Cyber/IT

DEDICATED TO SOLUTIONS  
[WWW.ESG.DE](http://WWW.ESG.DE)



# Militärische Flugsicherung

## – attraktive Sicherheit?!?

Es ist kurz nach acht Uhr morgens, der Zuständigkeitsbereich wurde gerade aktiviert, schon rufen drei Flugzeuge der Fluglinie Private Wings mit jeweils 35 Passagieren an Bord bei der Anflugkontrolle rein, um in Ingolstadt zu landen. Zeitgleich rollen zwei weitere Maschinen zur Landebahn, um in Richtung Braunschweig und Győr zu starten. Auch in Augsburg steht eine Dornier 328 auf der Piste und wartet auf die Freigabe der Anflugkontrolle, um in Richtung Egelsbach starten zu dürfen.

Dieses Verkehrsbild spielt sich nicht in einer der Kontrollzentralen der Deutschen Flugsicherung (DFS) in München ab. Nein, es sind die Fluglotsen der Bundeswehr, welche sowohl den zivilen als auch den militärischen Flugverkehr kontrollieren. Hierbei geht es um dieselben Grundsätze, um die sichere, schnelle und geordneten Abwicklung des Flugverkehrs. Allzu oft wird dabei vergessen – oder nicht gewusst –, dass sich die Tätigkeit der Fluglotsen der Bundeswehr einzig in der Uniform von den zivilen Tätigkeit unterscheidet. Während die Flugverkehrszahlen der Bundeswehr stetig zurückgehen, nimmt in der zivilen Wirtschaft das Aufkommen wieder zu. Dies ist für die militärischen Fluglotsen zum einen eine willkommene Zusatzbeanspruchung, da es immer schwieriger wird, die für die Aufrechterhaltung der eigenen Lizenz geforderten Flugbewegungen mit Militärluftfahrzeugen darzustellen.

Auf der anderen Seite darf nicht vergessen werden, dass die Fluglotsen auch die Verantwortung gegenüber der zivilen Luftfahrt tragen und bei Vorfällen oder Zwischenfällen mit zivilen Luftfahrzeugen den Untersuchungen des BFU (Bundesamt für Flugunfalluntersuchung) unterliegen. Diese Institution unterscheidet nicht zwischen den zivilen und militärischen Fluglotsen. Durch die militärische-zivile Verbundenheit hatte ein Teil des Amtes für Flugsicherung der Bundeswehr (AFSBw) bis zum 30. Juni 2015 seinen Standort in der Unternehmenszentrale der DFS, welches mittlerweile in das Luftfahrtamt der Bundeswehr (LufABw) und Zentrum Luftoperationen (ZLO) aufgegangen ist. Der Bundesverband der Militärischen Flugsicherung Deutschlands (BMFD) war seit 1989 in der Interessensgemeinschaft des Deutschen Bundeswehrverbandes und vertrat die Mitglieder aus der Flugsicherung, Flugberatung und Flugsicherungstechnik. Schon kurz nach seiner Gründung beschäftigte sich der Verband unter anderem mit den Themen Zulagen, Stellenbündelung und Nachwuchsproblemen, welche 1990 mit dem Staatssekretär Dr. Cals besprochen wurden. Aufgrund der in den letzten Jahren immer mehr zunehmenden Probleme, welche durchaus auch Parallelen zu den Piloten bzw. auch Techniker aufweisen, war es sinnvoll, sich neu zu formieren, um dann gemeinsam in der Breite wirken zu können. Um einen ersten Schritt zu gehen, beschloss der BMFD am 04.02.2017 die Verschmelzung mit dem FML, welche in der Hauptversammlung am folgenden Tag durch Vertreter der Mitglieder bekräftigt wurde. Die Interessensvertretung der militärischen Flugsicherung, Flugberatung und Flugsicherungstechnik geht hierbei in dem Fachbereich ATS auf. Der Vorstand des Verbandes arbeitet in einer ehrenamtlichen Tätigkeit und war bisher ein verlässlicher Partner, wenn es um die Belange der Flugsicherungsdienste ging und zeigt bis heute auch in seiner Freizeit viel Engagement. Seit der Auflösung des AFSBw leidet die Zusammenarbeit des FML, da Ansprechpartner jetzt in Frankfurt Hausen, Köln oder Kalkar sind und neue Dienstposten geschaffen wurden, deren Zuständigkeiten bis heute nicht eindeutig geregelt sind. Diese neu geschaffenen Dienstposten werden mittlerweile nicht nur durch Fachpersonal der MilFS besetzt, sondern in Masse aus dem ehem. Einsatzführungsdienst, welcher den Problemfeldern der Flugsicherung oft mit Unverständnis begegnet.

Die Personalproblematik ist ein solches Thema, denn es fehlt schon seit Jahren an ausreichend Fluglotsen. Ein Beispiel: Die SollOrg Personal eines QRA Verbandes (Verband mit Alarmrotte) ist auf 30 Offiziersdienstposten berechnet, jedoch sind am Standort Neuburg seit Jahren nur 22 Stellen besetzt, de facto also fast zwei Drittel. Zieht man nun noch Urlaub, Krankheit, Elternzeit etc. ab, wird ersichtlich, dass die Belastungsgrenze bei ordentlicher Anwendung des aktuellen Öffnungszeitenerlasses Bw – insbesondere nach Einführung der gesetzlichen Arbeitszeitvorgaben – längst erreicht worden ist. Dennoch nimmt auch hier, wie so häufig, die Auftragsfülle eher zu als ab – beinahe im Wochentakt finden Personalabfragen statt, der Mangel wird verwaltet anstatt behoben. Ein weiterer Punkt ist die Beachtung der Pausenregelung für Fluglotsen, welche besagt, dass innerhalb von acht Stunden ausreichend Pausen zu gewähren sind. Oftmals sieht es dann so aus, dass gerade genug Lotsen vorhanden sind, um überhaupt die notwendigen Arbeitspositionen zu besetzen. Damit aber keine Einschränkungen für den Flugbetrieb entstehen, werden diese für die Pausengewährung zusammengelegt. Der Teammanager, welcher zentraler Ansprechpartner für den Tower, die Anflugkontrolle, die Flugsicherungstechnik und die Flugberatung ist, arbei-

tet hierbei schon auf einer Position mit. Dass diese Situation nicht gerade förderlich für die Sicherheit im Flugbetrieb ist, sollte klar sein. Zusätzlich zu der Tätigkeit des Fluglotsen nehmen die Soldaten auch noch andere Pflichten wahr, wie z. B. regelmäßige Lehrgänge als Ausbilder, Prüfer, Verfahrensbearbeiter, Human-Factors-Trainer oder Safety-Management-Trainer. Die letzten drei „Nebentätigkeiten“ sind in der zivilen Flugsicherung selbständige Dienstposten.

Das Ablegen des jährlichen Deutschen Sportabzeichens und der individuellen Grundfähigkeiten sei dabei nur am Rande erwähnt. Wenn man jetzt noch bedenkt, dass momentan eine Überprüfung über eine eventuelle Reduzierung der Personalstärke in der Flugsicherung stattfindet, stimmt es die Beteiligten geradezu sprachlos. Mit einer Reduzierung wären nebenbei auch Streichungen von A11-dotierten Dienstposten verbunden, was zusätzlich mit der derzeitigen Flugsicherungszulage nicht gerade eine Attraktivität darstellen wird.

Dass unter diesen Umständen kein Austausch mehr mit anderen Ländern, EUROCONTROL und Beurlaubungen zur DFS u. a. nach der geradezu leichtsinnigen Aufgabe der ehemaligen Ressortvereinbarungen mit dem BMVBS stattfinden, verwundert wohl keinen mehr. Gerade letzteres wird aber in den nächsten Jahren dazu führen, dass die militärische Fachexpertise der Bundeswehr in der Deutschen Flugsicherung GmbH aussterben wird. Im Luftfahrtgesetz wird auch erwähnt, dass die Flugsicherung eine hoheitliche Aufgabe ist und im Krisenfall durch die Bundeswehr übernommen wird. Da aber keine Soldaten mehr zur DFS beurlaubt werden, muss die Frage nach der Durchführbarkeit (Stichwort: contingencyplanning!) gestellt werden. Zusätzlich hat man auch noch vertraglich festgehalten, dass zukünftig die Nachtflugstunden durch die Deutsche Flugsicherung übernommen werden sollen. Der operative Nachteil für die betroffenen Verbände dürfte erheblich sein.



Im Zusammenhang mit dem Thema Sicherheit sollte an dieser Stelle auch noch erwähnt werden, dass es in den letzten Jahren vermehrt zu Zwischenfällen mit Kleinflugzeugen und Drohnen gekommen ist. Im Gegensatz zu zivilen Flughäfen gibt es bei militärischen Flugplätzen außerhalb der Kontrollzonen keine Lufträume, welche anfliegende Luftfahrzeuge schützen. Da diese Teilnehmer der allgemeinen Luftfahrt nur schwer oder überhaupt nicht auf dem Radar zu erkennen sind und man diese nicht unnötig beschränken möchte, wäre eine TMZ (Transponder Mandatory Zone) im Umkreis der militärischen Flugplätze wünschenswert. Hierbei würde es ausreichen, wenn diese 1'000 Fuß unterhalb der Radarführungshöhe beginnen.

Momentan befindet sich die Bundeswehr im Bereich der militärischen Flugsicherung in der Umrüstungsphase von der ASR910 zur neuen Anlage ASR S. Dieser Prozess zieht sich mittlerweile schon über mehrere Jahre hin und immer noch fallen viele der neuen Anlagen durch die Flugvermessung. Eines der vielen Probleme hierbei ist, dass im Gegensatz zur alten ASR910 kein Vermessungshandbuch erstellt wurde, welches die genaue Bewertung und Beurteilung dieser Flugsicherungsanlage vorgibt. Gerade in diesem Bereich ist es wünschenswert, dass die verantwortlichen Personen schnellstmöglich tätig werden, um für Klarheit zu sorgen.

Insgesamt würde es sich das Forum militärische Luftfahrtwünschen, dass man sich wieder öfters zusammen an einen runden Tisch setzt, um die Probleme (ASR S, EKS, IFR Tower etc.) zu besprechen. Hierbei sollte noch einmal deutlich erwähnt werden, dass das FML gerne beratend zur Seite steht und eine enge Zusammenarbeit mit allen betroffenen Dienststellen und Kommandoebenen befürwortet, um in eine erfolgreiche, attraktive und vor allem sichere Zukunft zu blicken.

# EINSICHT IST DER ERSTE SCHRITT ZUR BESSERUNG (ODER AUCH NICHT)

Am 30. April 2017 sagte die Bundesministerin der Verteidigung, Ursula von der Leyen: "Die Bundeswehr hat ein Haltungsproblem und sie hat offensichtlich eine Führungsschwäche auf verschiedenen Ebenen, und da müssen wir konsequent drangehen." Diese gelte auch für die bekanntgewordenen Fälle von sexualisierter Herabwürdigung und Schikane. Zu ihrer eigenen Rolle sagte sie: "Unterm Strich habe ich immer die schlussendliche Gesamtverantwortung."

Das Haltungs-, bzw. Führungsproblem in der Bundeswehr ist jedoch nicht neu und beschränkt sich auch nicht nur auf politisches, moralisches oder menschenunwürdiges Fehlverhalten (welche selbstverständlich keinesfalls tolerierbar sind). Im Gegenteil, es umfasst fast alle Bereiche der Bundeswehr. Missstände aller Art werden beschönigt, verharmlost oder erst gar nicht erfasst oder nach oben gemeldet. Schon seit vielen Jahren herrscht ein System des vorseilenden Gehorsams in dem man Mängel bei der Ausstattung, der Qualität des Nachwuchses oder der materiellen und personellen Einsatzbereitschaft beschönigt und damit vorgaukelt, dass die Truppe in der Lage ist die immer komplexeren und länger dauernden Aufgaben und Einsätze zu erfüllen. Die einzelnen misslungenen Rüstungsprojekte und Umorganisationsversuche an dieser Stelle aufzuführen würde den Rahmen dieses Beitrages



sprengen, da es sich doch teilstreitkraftübergreifend nahezu um jedes Großprojekt der letzten Jahrzehnte handelt. Diese über Jahre hinweg entstandene Situation an der die führende politische Klasse in diesem Land, durch ihren zögerlichen, teilweise kleinbürgerlichen Umgang mit Truppenstärken, Stationierungsfragen und Beschaffungsvorhaben, nicht unschuldig ist, wird sich auch nicht über Nacht verbessern lassen.

Allerdings ist es ein unverzeihliches Beispiel an Führungsschwäche beim Bekanntwerden solcher Defizite die Truppe als Ganzes zu verdächtigen oder sogar zu beschuldigen. Wenig hilfreich sind dabei auch Versuche durch einen sogenannten „Maulkorberlass“ der Truppe oder anderen Vertretern des Ministeriums den Kontakt mit Politikern, Journalisten oder der Industrie zu untersagen. Das Einsetzen eines Compliancebeauftragten, nach dem Motto ich würde es Euch ja erlauben teilzunehmen, aber leider dürft ihr die Einladung nicht annehmen da der Wert der Bewirtung zu hoch ist, ist da bei ein erbärmlicher Versuch den gescheiterten Erlass durch die Hintertür trotzdem noch durchzusetzen. Wer befürchtet, dass seine Untergebenen durch die Teilnahme an Veranstaltungen mit teilweise mehreren hundert Teilnehmern durch ein gutes Essen und einige Getränke in angenehmem Ambiente „verführbar“ sind, sollte mal über die Besoldungsstruktur nachdenken. Übrigens wenn ich meinen Laden im Griff habe können meine Leute gern überall hingehen und mit jedem sprechen, da sie nur Gutes zu berichten wissen. Die Bundeswehr war mal stolz darauf ihre Soldaten/innen als „Bürger in Uniform“ zu bezeichnen. Als solche haben sie das Recht und sogar die Pflicht sich auch gesellschaftspolitisch zu engagieren.

Generalverdächtigungen sowie ständig aufflammende Traditionsdiskussionen verbunden mit purem Aktivismus helfen dabei weder der Bundeswehr noch dem Ansehen der Bundesrepublik.

**Um abschließend wieder das Haltungs-, bzw. Führungsproblem in der Bundeswehr zu thematisieren: Wo ist eigentlich das Aufbegehren der Admiralität und Generalität, gegen diese Art der Bevormundung?**

Thomas Wassmann

Anzeige

**DocMorris**  
Medikamente allein sind nicht genug.

**WIR REDEN NICHT DARÜBER,  
WIE GUT WIR BERATEN.  
WIR MACHEN ES EINFACH.**

Kundenbewertung auf [www.trustpilot.de](http://www.trustpilot.de) 17.05.2017

„Schneller als DocMorris geht nicht! Ich habe schon einige Bestellungen bzw. Rezepteingelösungen vorgenommen. Es geht immer sehr schnell und man erhält seine Medikamente super fix. Ich kann es wirklich nur empfehlen und bin mehr als zufrieden. Natürlich auch wegen des Rezeptbonus-Systems, das ist unschlagbar.“

Kundenbewertung auf [www.docmorris.de](http://www.docmorris.de) 16.05.2017

„... Superschnelle Lieferung! Kompetenter, zuvorkommender, hilfsbereiter und freundlicher Kundenservice! Beide Daumen hoch! Sie haben eine neue Stammkundin gewonnen! Weiter so!“

DocMorris.de

# quo vadis Luftfahrtamt der Bundeswehr?

Wenn man in den letzten Monaten bei Pausengesprächen oder am Rande von Besprechungen in den einschlägigen Referaten und Dezernaten des Bundesamtes für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr, des Kommandos Luftwaffe, des Luftwaffentruppenkommandos aber auch im Heer, bei der Marine und der Industrie genau hinhörte, hat man immer wieder das Thema Luftfahrtamt der Bundeswehr vernehmen können. Überwiegend war dabei ein eher negativer Tenor zu vernehmen und tiefe Grabenkämpfe wurden deutlich. Freies Radikal in der Bundeswehr und Verhinderungsbehörde seien hier nur beispielhaft für das breite Spektrum an eher unsachlichen Bezeichnungen für diese Dienststelle aufgeführt. Dem entgegen steht die sehr aktive positive Außendarstellung des LufABw durch dessen Amtschef, so z.B. mit den Artikeln „Aviation Safety – Abgleich mit Verantwortungsprinzipien“ (Behörden Spiegel / August 2016) und „Aviation Safety und internationale Zusammenarbeit“ (cpm forum 4-2016). In diesem Zusammenhang sind auch das Motto sowie das eigene Selbstverständnis des LufABw zu zitieren:

**motto:**  
kompetenz und sicherheit für  
die militärische luftfahrt

**unser selbstverständnis**

Das Luftfahrtamt der Bundeswehr ist die nationale militärische Luftfahrtbehörde, in der regulative, normative und qualitätssichernde Aufgaben zur Durchführung eines sicheren militärischen Flugbetriebs verantwortet werden. Gemeinsamkeit und Vielfalt prägen unser Amt! Wir handeln zukunftsorientiert und streben mit fachlicher Kompetenz und großem Engagement einen hohen Sicherheitsstandard in der militärischen Luftfahrt an. Wir setzen auf vertrauensvolle Kommunikation, eindeutige Verantwortlichkeiten und ausgeprägte Eigenverantwortung. Wir engagieren uns für eine sichere militärische Luftfahrt und leisten so unseren Beitrag zur Einsatzfähigkeit der Bundeswehr.

Im Selbstverständnis und bei der Außendarstellung ist immer wieder die Rede von Verantwortung, Kommunikation, Kooperation, Kompetenz und Engagement. Genau das sind aber die Aspekte, welche am meisten kritisiert und in Abrede gestellt werden. Nicht weil sie falsch sind, sondern vielmehr, weil sie ganz offensichtlich so nicht wahrgenommen werden. Stellt sich die Frage woran liegt das? Die Antwort hierauf ist mit Sicherheit vielschichtig und nicht abschließend zu beantworten. Eine Ursache ist sicherlich, dass es eines der jüngsten Ämter ist und wie jede neu aufgestellte Dienststelle eine Findungsphase durchläuft. Dienstposten müssen besetzt werden und die Menschen müssen ein Verständnis für ihre Tätigkeit entwickeln und auch innerlich gewonnen werden. Ob dies bereits vollumfänglich stattgefunden hat, ist zumindest fraglich.

>>



Andererseits erfüllen viele Angehörige des Luftfahrtamtes der Bundeswehr die gleichen fachlichen Aufgaben wie vorher, was eher darauf deutet, dass die internen Abläufe noch nicht abschließend etabliert sind oder dies etwas mit dem Selbstverständnis zu tun hat. Natürlich müssen sich interne Abläufe erst etablieren, die Schnittstellen nach außen definiert bzw. oft auch gefunden und vor allem genutzt werden. Auch hier ist fraglich, ob dies bereits in Gänze geschehen ist. Umgekehrt ist es auch für den Außenstehenden zunächst ein unbekanntes Objekt und die richtigen Ansprechpartner wollen erst einmal gefunden werden. Organisationsbriefkasten hin oder her, am Ende arbeiten immer Menschen miteinander und wo Menschen miteinander arbeiten, menschtelt es auch.

Wie kann das geändert werden? Die einfache Antwort ist: indem das Selbstverständnis umgesetzt und gelebt wird. Aber so einfach ist das natürlich nicht. Grundsätzlich wäre eine stärkere Fokussierung in Richtung Einsatzfähigkeit und Praxis hilfreich. Weg von reiner Vorschriftenreiterei und Absicherungsdenken. Das frühzeitige verbindliche und proaktive Einbringen in neue Projekte ohne die Aussage, zunächst nur Zaungast zu sein, würde mit Sicherheit auch viel zu einer positiveren Wahrnehmung beitragen. Es muss das Gefühl entstehen, dass man tatsächlich den militärischen Bedürfnissen gerecht wird und sich nicht in Konkurrenz mit einer zivilen Behörde befindet. Militärische Luftfahrt kann nicht sicherer sein als zivile Luftfahrt, denn der Daseinszweck ist per se risikobehafteter.

# Die Frage „quo vadis Luftfahrtamt der Bundeswehr?“ bleibt offen!



## Aufnahmeantrag

Hiermit beantrage ich die Mitgliedschaft im Forum der Militärischen Luftfahrt e.V. als

- ordentliches Mitglied Mitgliedsbeitrag 6,00 € im Monat (72,00 € im Jahr)
- außerordentliches Mitglied Mitgliedsbeitrag 3,00 € im Monat (36,00 € im Jahr)
- Luftwaffe  Heer  Marine  Streitkräftebasis  Sanitätsdienst
- sonstige Fachtätigkeit (z.B. Pilot) \_\_\_\_\_
- in Ausbildung (Mitgliedsbeitrag für 2 Jahre 36,00 € im Jahr, danach 72,00 € im Jahr)

\_\_\_\_\_  
Name Vorname

\_\_\_\_\_  
Straße PLZ Wohnort

\_\_\_\_\_  
Geburtsdatum Telefon Mobiltelefon E-Mail

### Mitgliedschaft/Datenschutzerklärung/Widerrufsbelehrung

\_\_\_\_\_  
Beginn der Mitgliedschaft

\_\_\_\_\_  
Ort

\_\_\_\_\_  
Datum Unterschrift

**Erteilung eines SEPA - Lastschriftmandats**  
Gläubiger - Identifikationsnummer: DE17ZZZ00001894849

Ich ermächtige das FML widerruflich, den Jahresbeitrag vom unten genannten Konto per Lastschriftverfahren abzubuchen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die vom FML auf mein Konto gezogene Lastschrift einzulösen. Die Bedingungen für die Teilnahme am Lastschriftverfahren erkenne ich an.

### Bankverbindung

IBAN \_\_\_\_\_ SWIFT/BIC \_\_\_\_\_

Name der Bank \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
Name des Kontoinhabers (falls abweichend vom Mitglied) Unterschrift d. Kontoinhabers

**Forum der Militärischen Luftfahrt e.V.**  
Friedrichstraße 90, 10117 Berlin  
E-Mail: info@fml-online.org

**Volksbank Heinsberg eG**  
IBAN DE 51 3706 9412 1034 6720 12  
BIC GENODED1HRB




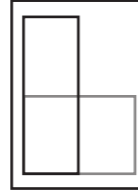
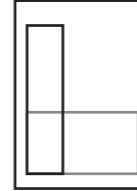
**MEDIABESTELLUNG**

**IHRE FIRMENANGABEN:**

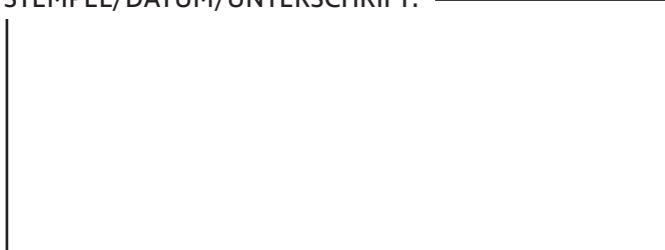
Firma: \_\_\_\_\_  
 Ansprechpartner: \_\_\_\_\_  
 Straße: \_\_\_\_\_  
 PLZ/Ort: \_\_\_\_\_  
 Telefon: \_\_\_\_\_  
 E-Mail: \_\_\_\_\_

**PER FAX AN: 04462. 23567**

**BITTE KREUZEN SIE IHRE GEWÜNSCHTE ANZEIGENGRÖSSE AN:**

U4	U2	1/1 & U3	1/2	1/3
				
210 x 297 mm	210 x 297 mm	210 x 297 mm	91 x 252 mm 189 x 125 mm	70 x 252 mm 189 x 84 mm
Preis: 2000,00 €	2000,00 €	1500,00 €	900,00 €	700,00 €
4-c:				
Bitte ankreuzen: <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

IRRTÜMER UND ÄNDERUNGEN VORBEHALTEN. ALLE ANGEGEBENEN PREISE ZZGL. DER GESETZL. MWST.

STEMPEL/DATUM/UNTERSCHRIFT: \_\_\_\_\_  


**ALLGEMEINES:**

Anzeigenauftrag gegen Rechnung. Bitte beachten Sie die Mediadaten. Die Druckunterlagen bitte rechtzeitig einsenden! Das Forum Militärische Luftfahrt behält es sich vor Erscheinungstermine zu verschieben. Etwaige Anzeigenaufträge bleiben davon unberührt.

Diese Mediadaten sind gültig seit 05/2017.



**ECKDATEN:**

reproreife Unterlagen, Format 1:1 (EPS, PDF, hochaufgelöstes JPEG, InDesign).

Bei Anzeigen im Anschnitt bitte 3 mm Beschnitt anlegen! Umschlagseiten (U2, U4) bitte mit 6 mm Beschnitt anlegen.

AUFLAGE: 2.500 STÜCK

Erscheinungsweise 2-mal jährlich, jeweils im Juni und November

ANZEIGEN- UND DRUCKUNTERLAGENSCHLUSS: 1. Mai  
1. Oktober

**Druckdaten an: info@watt-wurm-werbung.de**

Platzierungswünsche müssen nicht berücksichtigt werden.

Anzeige



**bdr  
werbeagentur  
oldenburg**

agentur  
für  
den  
mittelstand

achtzehn  
**57**

[www.bdr-ol.de](http://www.bdr-ol.de)

Thomas Wassmann  
(Präsident)  
E-Mail: praesident@fml-online.org  
Mobil: 0172 7622597  
Fax: 04462 23567

Andreas Hubert  
(Vizepräsident)  
E-Mail: vizepraesident@fml-online.org  
Mobil: 0151 24137267  
Fax: 0228 3823178

Rainer Barz  
(Geschäftsführer)  
E-Mail: geschaeftsfuehrer@fml-online.org  
Mobil: 0151 64189615

Bernd Decker  
(Geschäftsführer, Mitgliederverwaltung)  
E-Mail: bernd.decker@fml-online.org

Markus Hubert  
(Justiziar)  
E-Mail: justiziar@fml-online.org

Werner Bartsch  
(Schatzmeister)  
E-Mail: schatzmeister@fml-online.org

Matthias Zimmermann  
(Presse- und Öffentlichkeitsarbeit)  
E-Mail: pressesprecher@fml-online.org

Dr. Detlef Buch  
(Luftwaffe, DBwV)  
E-Mail: detlef.buch@fml-online.org

Andreas Steinmetz (DBwV)  
E-Mail: andreas.steinmetz@fml-online.org

Patrick Hilker  
(Militärischer Lufttransport)  
E-Mail: patrick.hilker@fml-online.org

Sebastian Goecke  
(ATC)  
E-Mail: sebastian.goecke@fml-online.org

Sebastian Schmöller  
(ATC)  
E-Mail: sebastian.schmoeller@fml-online.org

Jürgen Sieberg  
(Ehrenpräsident)  
E-Mail: ehrenpraesident@fml-online.org

#### GESCHÄFTSADRESSE

Forum der Militärischen Luftfahrt e.V.  
Friedrichstraße 90  
10117 Berlin  
info@fml-online.org

vorstand & präsidium



Das Geheimnis südamerik. Busch-Piloten  
**„coffee to go“**  
aus der Apotheke

#### AirmenBeans Kaffee-Guarana Pastillen,

Kaffee zum Lutschen, wenn so richtig Leistung gefragt ist  
oder es mal länger dauert, dann einfach

**1 bis 3 Pastillen lutschen!**

Natürlich kann man sie auch „nur“ genießen.  
Zuckerfrei, fettfrei und ohne Gelatine sind  
sie sogar für Diabetiker und Vegetarier geeignet.

Nur 1 Kalorie pro Pastille!

# Wer viel gibt, kann viel verlangen! **Wir tun es. Für Sie!**



Foto: Bundeswehr

## **Es geht um Ihren Beruf.**

Wir vertreten Ihre Interessen.  
Wir sichern Ihre Rechte.

## **+ Es geht um Ihre Sicherheit.**

Wir bieten kostenlosen Rechtsschutz  
in dienstlichen Angelegenheiten.

## **+ Es geht um Rat und Hilfe.**

Wir beraten Sie unentgeltlich.  
Wir helfen Ihnen in Notlagen.

## **+ Es geht um Service.**

Wir bieten Ihnen finanzielle Vorteile  
durch Angebote der Förderungs-  
gesellschaft (FöG) des DBwV.

## **+ Es geht um Ihr Einkommen.**

Wir kämpfen für eine gerechte  
Besoldung und Versorgung.

## **= Es geht um Sie! Darum**

**Informieren Sie sich unter [www.dbwv.de](http://www.dbwv.de)**

**oder schreiben Sie an den Deutschen BundeswehrVerband  
Kapelle-Ufer 2 | 10117 Berlin | Telefon (030) 235990-400**



Deutscher  
**BundeswehrVerband**