

VBSK ^{1/2010} JETNEWS

Unabhängiges Organ des Verbandes der Besatzungen strahlgetriebener Kampflugzeuge der deutschen Bundeswehr e.V.



ICH WAR EIN KAMPFFLUGZEUG

Die Transformation der Luftwaffe nimmt Gestalt an.

DIE FLIEGERLÜGE

Das aktuelle Berufsbild des Jet Piloten.

UNTER GENERALVERDACHT

Was geschah wirklich in Kunduz?

AUS DER ZUKUNFT

Die ersten HERON Bediener der Luftwaffe schildern ihre Eindrücke.

ERFAHRUNG NUTZEN. SICHER UMZIEHEN.

SEIT JAHRZEHNEN



FÜR SIE IM EINSATZ!

Rahmenvertragspartner des BMVG
und AA weltweit.



ITO Bremen
ITO Berlin
ITO Frankfurt
ITO Hamburg
ITO Koblenz
ITO Köln
ITO München
ITO Potsdam
ITO Ramstein
ITO Alamogordo / USA
ITO El Paso / USA
ITO Phoenix / USA
ITO Washington D.C. / USA
ITO Wichita Falls / USA
ITO Basel / Schweiz
ITO Izmir / Türkei

BW-SERVICE-TEL.
Deutschland 0-800/486 91 00
USA/Kanada 1-800/592 91 00
beide Gebührenfrei!

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

www.ito-bremen.de

| Damaschkestraße 31 | 28307 Bremen | Tel. 0421-48 69 1-0 | Fax 0421-48 69 1-49 |

INHALT

DIE FLIEGERLÜGE



2

Fliegen war früher. Heute ist der Offizier ein Allrounder. Der eigentliche Job gerät zur Nebensache.

HERON



4

Die ersten Klassen haben auf der HERON Drohne graduiert. Ein Insiderbericht über die Ausbildung.

GASTBEITRAG DBwV



10

Beitrag des Vizepräsidenten des Forums der militärischen Luftfahrt.

UNTER GENERALVERDACHT



16

Was geschah in Kunduz? Der Versuch eine Antwort zu finden.

2	DIE FLIEGERLÜGE	28	VON ENTHUSIASMUS UND MOTIVATION
4	HERON	30	INÜBUNGHALTUNG, LEIPZIGER ALLERLEI
7	ZUR SACHE - THOMAS WASSMANN	31	ZENTRALISIERUNG EUROFIGHTER
8	WEHRBEAUFTRAGTER 2009	34	LESERBRIEF
9	ZUR SACHE - CLAUD J. STEPHAN	35	TRADITIO - ÜBERGABE
10	GASTBEITRAG DBwV	36	WIE AUS DEM NICHTS
13	ICAO LANGUAGE PROFICIENCY PROGRAM	37	DAS BÜRGERENTLASTUNGSGESETZ
16	UNTER GENERALVERDACHT	39	THE „LASER“
20	GEDANKENFLIEGER	41	DEFINITIONSSACHE
22	DER UNTERSUCHUNGS-AUSSCHUSS	47	HELDENKLAU
26	TRUST ME - I'M A PROFESSIONAL	50	SCHRIFTVERKEHR
27	DIVERSES	52	DIE LOGIK DES MISSLINGENS

Impressum Jet News ist das Magazin des Verbandes der Besatzungen strahlgetriebener Kampfflugzeuge der Deutschen Bundeswehr e.V. (VBSK e.V.) // **Herausgeber** Verband der Besatzungen strahlgetriebener Kampfflugzeuge der Deutschen Bundeswehr e.V. (VBSK e.V.) // **Bankverbindung:** Deutsche Bank 24, BLZ: 215 700 24, KtoNr: 42 44 620 // **Erscheinungsweise** 2 x jährlich // **Auflage** 2500 Stück // **Redaktion** Chefredakteur: Holger Großmann e-mail: redaktion@jet-news.de, Redakteur Luftwaffe: Frank Arnold e-mail: luftwaffe@jet-news.de // **Redaktionsanschrift** Zur Harlebucht 7, D-26409 Wittmund, Voice/Fax: 0180 3 5518 15667 // **Online-Redaktion** Holger Großmann // **Druck** Feldhoff Druck GmbH, Am Voßberg 21, D-23758 Oldenburg in Holstein, Tel.: 04361-6224-0, Fax : 04361-6224-24 (Satz), 04361-6224-48 (Büro), e-mail: mail@feldhoff-druck.de // **Anzeigenverkauf/ Vertrieb** Firma Watt Wurm Werbung, Zur Harlebucht 7, D-26409 Wittmund, Tel.: 04462-23567, Fax : 04462-23567, e-mail: info@watt-wurmwerbung.de // **Beiträge von Mitgliedern der Redaktion oder freien Mitarbeitern geben die Ansicht der Verfasser und nicht notwendigerweise die offizielle Meinung des VBSK wieder. Alle Rechte vorbehalten. Vervielfältigung, Speicherung und Nachdruck darf nur mit vorheriger Einwilligung des VBSK erfolgen. Alle Anzeigenentwürfe sind urheberrechtlich geschützt. Die Redaktion haftet nicht für unverlangt eingesandte Manuskripte und Fotos. // Titelbild:** Nobody e-mail: Nobody@jet-news.de, Nobody@vbsk.net // www.vbsk.net // www.jet-news.de

Die Fliegerlüge und Offizierlüge - Nachwuchs aufgepasst !

Wann immer ich in den letzten Jahren Werbung für die Bundeswehr gesehen oder gehört habe, war es stets für den fliegerischen Dienst. Dem jungen Publikum wird hier eine tolle Karriere - von den Bildern her meist im Jet-Cockpit - versprochen. Die anderen Berufe bei der Bundeswehr werden nicht so beworben. Das könnte daran liegen, dass man für die Fliegerei einfach die Besten sucht und eben verdammt viel Sand sieben muss, um hinterher ein paar Diamanten zu bekommen. Schuld könnte aber auch die Fliegerlüge sein.

In Wirklichkeit sucht man nämlich die meisten Bewerber gar nicht, um sie in ein Cockpit zu stecken. Das wird den jungen Frauen oder den jungen Männern nur vorgetäuscht. Nach den umfangreichen Tests vor der Einstellung, sagt man ihnen ob sie für einen fliegerischen Job bei der Bundeswehr geeignet sind und was genau sie fliegen sollen. Sind die Leute dann eingestellt lässt man sie zunächst in dem

Glauben sie werden fliegen. Man schickt sie nach der Offizierausbildung und vielleicht einem Studium zum Beispiel in eine millionenteure Jet-Ausbildung. Diese Ausbildung ist knochenhart. Man kann bis zum letzten Tag scheitern – ohne Flugschein. Die Nachwuchspiloten bestehen das nur, weil sie zu 100% hinter ihrem Job stehen und wirklich alles dafür geben die Ausbildung zu bestehen. Doch ist der Flugschein in der Tasche, kommt für die ersten das böse Erwachen.

Die Fliegerlüge

Es geht nämlich trotz der harten Ausbildung nicht in ein Jet-Cockpit, sondern beispielsweise in einen Container in Afghanistan. Von diesem aus steuern sie dann ein unbemanntes Flugzeug. Andere werden noch auf einem Bundeswehr Jet ausgebildet, aber danach sofort „weitergebildet“. Sie dürfen dann in einer Transall, als TSO – Taktischer System Offizier, die Anlage zum elektronischen Kampf bedienen. Immerhin noch ein Cockpitplatz könnte man sagen. Denn wieder andere werden mit den Bodentruppen in Afghanistan eingesetzt um als JTAC Luftunterstützung zu organisieren. Oder man findet sich in Afrika wieder, als UN Beobachter, etc. Je nach Job den man

dann tatsächlich macht bedeutet das viele hundert Euro weniger Gehalt im Monat!

In der Welt der Wirtschaft heißt so etwas Änderungskündigung. Dann hat man allerdings die Wahl diese anzunehmen oder sich einen neuen Arbeitgeber zu suchen. Wohlgemerkt ohne das man Ausbildungskosten zurück zahlen muss - so wie es die Bundeswehr verlangt.



Wer jetzt aufschreit und sagt bei der Lufthansa ist alles viel schlimmer: Falsch! Hier weiß man von Anfang an woran man ist. Man zahlt seine Ausbildung und weiß nicht, ob man übernommen wird. Das ist ehrlich. Im Moment fliegen viele der bei der Lufthansa ausgebildeten Pilotinnen und Piloten als Kabinenpersonal und schieben Saft. Das ist richtig bitter. Allerdings ist das nicht das erste Mal in der Geschichte und bisher sind alle nach einer Durststrecke noch ins Cockpit gekommen – und dort geblieben.

Bei der Bundeswehr ist der Trend im Moment leider andersherum: Immer mehr Leute werden von ihrem eigentlichen Beruf weg befohlen und bleiben dann weg. Wenn man erst einmal einen TSO Schein hat, gibt es kein zurück mehr. Den wird man nicht mehr los und der eigentliche Flugschein wird vielleicht gerade noch erhalten!

Wer jetzt mit der Arbeitsplatzsicherheit kommt, dem sei eins gesagt: Wer – wie bei der Bundeswehr- weltweit verfügbar ist, top ausgebildet und dabei noch Gehaltsabschläge von 40% in Kauf nimmt, der findet immer einen Job. So viel zu dem Argument die Bundeswehr ist ein sozialer Arbeitgeber, weil du da nicht gefeuert wirst.

Die Offizierlüge

In einem Anfall von Erklärungswut kommen Vorgesetzte und das Personalamt manchmal auf die Idee zu behaupten, man wäre nicht als Pilot, sondern als Offizier eingestellt worden. Und Offiziere, so wird man dann belehrt, können nun mal in vielen Bereichen eingesetzt werden – nicht nur in dem eigent-

lich ausgebildeten Piloten-Beruf. Welch eine Frechheit! Diese Lüge wird enttarnt, wenn einer unserer Kameraden schlechte fliegerische Leistungen zeigt. Wenn sie oder er den Anforderungen im Staffellalltag nicht standhält erfolgt eine Ablösung aus dem fliegerischen Dienst. Das passiert zum Glück nicht sehr häufig, obwohl im Gegensatz zu früher heutzutage keine Kategorie A und B Leute mehr eingestellt werden (Skala A-E). Die kommen nämlich gar nicht mehr. Stattdessen muss die Bundeswehr sich jetzt mit Kategorie C und D Leuten begnügen. Wenn man dann kein Flieger mehr ist, aber bei der Bundeswehr bleiben will, kann sich die Bundeswehr plötzlich nicht mehr dran erinnern, dass man ja vor allem ein guter Offizier ist.

Dann hat der soziale Arbeitgeber Bundeswehr keinen Platz mehr für den abgesägten Flieger und man muss gehen. Eine gute Frau / ein guter Mann sowie viele Millionen Ausbildungskosten werden einfach abgeschrieben. Eigentlich ein Fall für den Bundesrechnungshof.

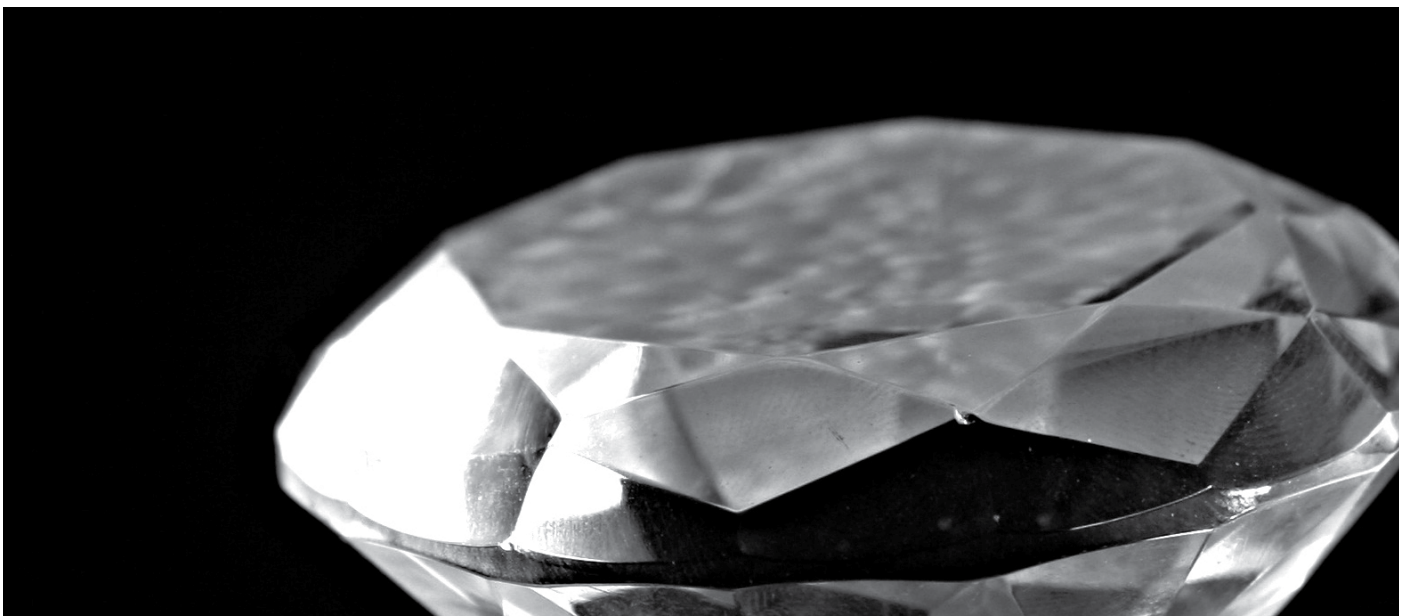
Gesucht wird in Wirklichkeit ein Joker

Klar ist: Die Bundeswehr ködert die Leute mit dem Beruf „Pilot“. Gesucht wird in Wirklichkeit ein Joker der in allen Bereichen der Fliegerei oder auch in ganz anderen Bereichen, wo

man gute Leute braucht, eingesetzt werden kann, um Lücken zu füllen. In unserer Ausbildung haben wir bewiesen, dass wir extrem belastbar sind. Daher sollen wir zwei oder drei Jobs gleichzeitig machen – bei weniger Gehalt. Da man keinen Arbeitsvertrag hat, sondern „nur“ einen Eid geleistet hat, kann die Bundeswehr den fliegenden Offizier in allen Bereichen einsetzen, wo es gerade aufgrund von Planungsfehlern „brennt“. Hat man allerdings keinen Schein mehr ist man nichts mehr – kein Flieger und kein Offizier.

Da der (Berufs-)Soldaten Status eine so einseitige Verpflichtung ist, wäre es doch schön hier wieder „Waffengleichheit“ herzustellen. Statt der irreführenden Werbung -kann man die Bundeswehr beim Werberat anzeigen?- mit der man Berufsanfänger zu einem Eid überreden will, sollte man vielleicht dazu übergehen einen Arbeitsvertrag anstelle oder ergänzend zum Dienstverhältnis anzustreben. Dort steht dann schwarz auf weiß woran sich beide Seiten halten müssen.

Und Bedrucktes kann man hinterher nicht einseitig einfach umschreiben. Solange es das nicht gibt heißt es weiterhin: Vorsicht Falle! Aufgepasst vor Neppern, Schleppern, Bauernfängern!



VBSK-2010-03-30 XXX-3MAL9-IST-37

IAI HERON 1

USER MANUAL

See Index IAI T.O. 0-1-1A for current status of Flight Manual, Safety and Operational Supplements, and Aicrew Checklists

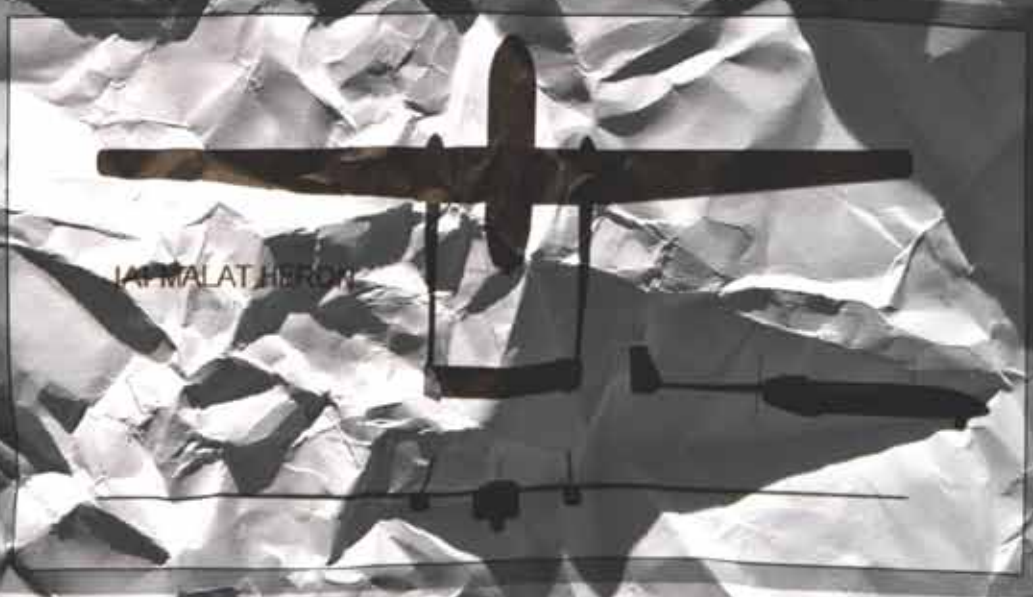
LIST OF CHANGES INCORPORATED

- 1. New nose steering malfunction - PAGE 103 - 04/08/2009
- 2. New wheel lock - PAGE 214 - 08/02/2007
- 3. New fuel tank status beacon - PAGE 17 - 13/09/2007
- 4. New fuel tank valves - PAGE 67 - 13/06/2007
- 5. New speed brakes - PAGE 83 - 25/03/2010

ALL INFORMATION RELEASEABLE TO GAS

LATEST CHANGED PAGES SUPERSEDE THE SAME PAGES ON PREVIOUS EDITIONS.
INSERT CHANGED PAGES INTO BASIC PUBLICATION.
DESTROY SUPERSEDED PAGES.

This document includes crew changes, dated 26 March 2010



IAI PALAT HERON

// published under the authority of the Israeli Ministry of Defense (MD) //

coffee sponsored by Israeli Defence Industries (IDI)

EMO370

Die Luftwaffe vollzieht einen Strategiewechsel. Mit Hochdruck wird neues Personal in Israel für die Aufklärungsdrohne HERON ausgebildet.

Ein Insiderbericht.

Neuland im Gelobten Land

Seit Ende 2009 bildet die Luftwaffe in Israel ihre ersten Air Vehicle Operator (AVO) und Payload Operator (PO) auf dem System Heron 1 des israelischen Herstellers Israeli Aerospace Industries (IAI) aus. Das System wird über Rheinmetall Defence Electronics (RDE) geleast. IAI ist weltweit führend im Bereich Unmanned Aerial Vehicle (UAV) und ist mit seinen Produkten in über 43 Ländern vertreten. Nutzer des Systems Heron sind: Australien(2), Brasilien(2), Kanada(3), Ecuador(2), Frankreich(4), Deutschland(3), Indien(50), Türkei(10), USA(2) und natürlich Israel selbst. Die Ausbildung findet in drei Abschnitten statt. Zunächst die Theoriephase bei IAI, Tel Aviv nahe dem Flugplatz Ben Gurion. Nachfolgend die Simulator- und Flugphase auf dem Flugfeld Ein Shemer ca. 60km nördlich von Tel Aviv.

Während andere Nationen in der Regel „Nichtflieger“ als AVO ausbilden lassen, wird von der deutschen Luftwaffe nur fliegendes Personal, überwiegend Jetpiloten (Phantom/Tornado) zur Ausbildung in Zweitfunktion entsendet. Der ein oder andere erfahrene Jetpilot im Herbst seiner Karriere hat sich freiwillig gemeldet, um entweder seinen bisherigen fliegerischen Erfahrungsschatz zu erweitern, oder um weiterhin im Jet tätig sein zu können. Schließlich wird eine fliegerische Lizenz aus der Erstverwendung benötigt, um als AVO Heron in Zweitfunktion eingesetzt zu werden.

wo Eurofighter drauf steht, ist Heron drin

Doch gibt es auch unfreiwillig befohlene junge Jetpiloten. Deren Gefühlslage ist eindeutig und braucht nicht näher beschrieben zu werden. Schließlich hat man der Nachwuchswerbung der Luftwaffe vertraut, sich mit dem Berufswunsch Jetpilot beworben, ist mit diesem Ziel eingestellt und letztendlich aufwendig ausgebildet worden. Doch plötzlich stellt sich heraus, wo Eurofighter drauf steht, ist Heron drin. Eine regelmäßige Verwendung als Heron AVO in Afghanistan führt bei jungen Jetpiloten zwangsläufig nicht nur zu einem Fähigkeitsverlust in der Jetfliegerei, sondern auch zu erheblichen finanziellen Einbußen, sollte die Stellenzulage noch nicht für 5 Jahre gewährt worden sein. Die von „fürsorglichen“ Vorgesetzten vorgebrachte Behauptung, dass der Auslands- und Verwendungszuschlag (AVZ) diese Einbuße abmildert, ist zynisch und entspricht nicht dem Geist der AVZ-Verordnung (s. a. JTAC/TSO). Denn laut Verordnung dient der AVZ dazu: 1. phy-

HERON

Der Heron (dt.: Reiher) von Israel Aircraft Industries (IAI), die bei den israelischen Streitkräften als Machatz 1 bezeichnet wird, ist eine sehr leise, hochfliegende, allwetterfähige Aufklärungsdrohne der israelischen Luftstreitkräfte.

Sie wurde durch die Israel Aircraft Industries entwickelt und steht seit Anfang 2007 offiziell im Dienst. Ihre Betrieb bei Start, Einsatz und Landung erfolgt ferngesteuert durch eine stationäre Besatzung. Zur Navigation ist ein GPS-System integriert.

QUELLE: WIKIPEDIA

sische und psychische Belastungen, 2. Gefahr für Leib und Leben und 3. Mehraufwand durch Mängel an Versorgung und Kommunikation auszugleichen. Dies bezieht sich auf das Einsatzgebiet. Nicht auf die in der Heimat entstandenen finanziellen Verluste auf Grund von Zulagen-Wirrwarr.

Immerhin ist zu vernehmen, dass an der Zulagenproblematik fieberhaft gearbeitet wird. Auch steht der Luftwaffe eine Personalhalbierung ins Haus. Absurderweise ist plötzlich das UAV Heron als Zweitverwendung Garant für eine weitere Erstverwendung im bemannten fliegerischen Dienst. Die Gemengelage ist also kompliziert und die individuelle Betroffenheit divergiert erheblich. Unter diesen Voraussetzungen hätte eine erneute Freiwilligenkampagne mit Sicherheit auch mehr Erfolg, als jene konfrontativ empfundene des Herbstes 2009, die in den Jetgeschwadern genau das Gegenteil einer freiwilligen Personalgewinnung bewirkte. So ändern sich die Zeiten.

Querschnittlich sind deshalb die AVO der Meinung, dass es richtig war auf Grund der extrem kurzfristigen Umsetzung des Projekts und der stark verkürzten Ausbildungszeit auf Jetpiloten zurückzugreifen, da nur so der zügige Aufwuchs zur Anfangsbefähigung im Bereich UAV bei gleichzeitig hoher Qualität sichergestellt werden kann. Dafür dann hochmotivierte freiwillige Bewerber zu rekrutieren ist die hohe Kunst

Fortsetzung von Seite 5

der Personalführung. Für die langfristige Personalregeneration hingegen bedarf es sicher keiner Jetpiloten.

Die israelischen Ausbilder des UAV Heron haben übrigens alle keinen bemannten fliegerischen Hintergrund. Dies erscheint ungewöhnlich, stört aber keineswegs die professionelle Ausbildung. Problematischer hingegen ist die Qualität der Vorschriften und Checklisten. Deutsche Jetpiloten haben gemäß ihrer multinationalen Jetausbildung unter amerikanischer Führung die Vorschriftentreue quasi mit der fliegerischen Muttermilch eingesogen. Da ist jeder noch so kleine Lapsus in den schriftlichen Unterlagen ein Fall für die Standardisierungsgruppe. Nicht jedoch in Israel. Da lässt man buchstäblich auch mal „Fünfe gerade sein“. Auch fordert die mediterran geprägte Organisationsweise das volle interkulturelle Verständnis der Lehrgangsteilnehmer. Dies ist jedoch immer hinter dem Hintergrund zu sehen, dass der weltweite Erfolg des Systems Heron die israelischen Ausbildungskapazitäten bis aufs äußerste anspannt. Das Lehrpersonal fluktuiert zwischen den globalen Ankerpunkten Kanada, Brasilien, Indien und Australien. Wer aus seiner Jetausbildung noch die Institution des persönlich assignierten Fluglehrers kennt, wird hier mit dem Gegenteil konfrontiert.

technologischer Ritterschlag

Deutlich ist der Willen des Lehrpersonals zu spüren mit den deutschen Lehrgangsteilnehmern einen Erfahrungsaustausch zu initiieren und Synergie-Effekte zu nutzen. Schickten doch die bisherigen Kunden nur Fußgänger mit entsprechend rudimentärem Verständnis von Lufträumen / Funkverkehr / Notfallverfahren / Scheduling / Airmanship / Crew Resource Management und allem was man unter Situativer Aufmerksamkeit verbucht. In diesem Zusammenhang muss erwähnt werden, dass Israel überaus stolz ist, dass gerade der Hochtechnologiestandort Deutschland sich für ein israelisches Produkt entschieden hat. Dies wird als technologischer Ritterschlag empfunden und wird bei den vielen Medienevents, die die deutschen Lehrgänge regelmäßig begleiten, überaus deutlich. Das sollte dem europäischen Klassenprimus EADS Ansporn sein, sind doch dessen Neuentwicklungen (EF-2000/Tiger/NH-90/A-400M/Talarion) im Kreuzfeuer und das Gegenteil eines Exportschlagers.

Das Deutschland zusätzlich noch in der Mehrheit die Spitze des fliegerischen Auswahlverfahrens – Jetpiloten – zur Ausbildung entsendet unterstreicht aus israelischer Sicht nochmal die Ernsthaftigkeit und Priorität, die man in Deutschland diesem Projekt zuordnet. Man betrachtet es fast als „personellen overkill“ Jetpiloten für eine AVO-Ausbildung abzustellen. Gibt es doch in den israelischen Streitkräften mittlerweile einen eigenen Werdegang für AVO, separate Staffeln mit UAV und eine extra zugeschnittene Nachwuchswerbung. Hier sei am Rande erwähnt, dass Jetpiloten in Israel ein extrem hohes Ansehen genießen, trotz oder gerade auch weil sie wie 2003 den Dienst verweigern. Sind sie doch die Ersten die im Ernstfall eingreifen. Und Israel ist „immer irgendwie kurz vorm Ernstfall“. Die jährliche Graduierungsfeier der Jetpiloten wird im israelischen Fernsehen übertragen und 2010 waren sowohl der Luftwaffenchef, der Verteidigungsminister, der Ministerpräsident und der Staatspräsident anwesend! Man stelle sich vor Inspekteur Kreuzinger-Janik, Verteidigungsminister zu Gut-

tenberg, Bundeskanzlerin Merkel und Bundespräsident Wulff reisen gemeinsam nach Texas zur Graduierung eines ENJJPT-Lehrgangs.

Ein Lehrgang im Ausland bietet natürlich die Möglichkeit neben der Geschichte auch die Sehenswürdigkeiten des Gastlandes zu erkunden. Die sind in Israel bekanntlich besonders zahlreich. So nutzen die Kursteilnehmer die wenig verfügbare Freizeit an den lehrgangsbedingt oft verkürzten Wochenenden, um Tagestrips durchzuführen. Jerusalem, Haifa, Masada, Totes Meer, Golanhöhen, um nur einige Stationen zu nennen. Wer sich für die einzelnen Tagestouren nicht entsprechend vorbereitet, ist schnell überfordert. Da hilft oft nur allabendliches nachgoogeln um auf Stand zu bleiben. Besonders verwegene nehmen sogar die Strapazen auf sich über Eilat nach Petra, Jordanien zu reisen, um dort die Felsenstadt zu besichtigen. Bei der Fahrt durch Jordanien mit vielen steilen mehrspurigen Anstiegen und LKWs mit dampfenden Kühllern fühlt man sich unwillkürlich an die Fernsehserie „Auf Achse“ erinnert. Für sesshaftere Lehrgangsteilnehmer bietet Tel Aviv-Jaffa, in Anspielung auf New York auch „The Big Orange“ genannt, alle Vorzüge einer modernen Großstadt. Und derjenige der bei allem Lehrgangsstress einfach nur noch ausspannen will, steht ja noch die Strandpromenade und das Mittelmeer zur Verfügung.

Natürlich wird unter den Lehrgangsteilnehmern auch regelmäßig das tagespolitische Geschehen reflektiert. Schließlich ist man mitten drin, statt nur dabei. In diesem Zusammenhang bleibt festzuhalten, dass das, was aus dem entfernten Deutschland schon komplex erscheint, nicht unbedingt klarer wird wenn man direkt vor Ort ist. Wie gesagt, Israel ist „immer irgendwie kurz vorm Ernstfall“.

Schalom wünscht Nobody



ZUR SACHE

von Thomas Wassmann

Der ein oder andere mag es schon festgestellt haben, bei der laufenden Transformation und Modernisierung der Bundeswehr, die auch nach der anstehenden Reform nicht zu Ende ist, wollen wir vom VBSK uns nicht verweigern. Unsere Bereitschaft, den Prozess aktiv, konstruktiv und gewohnt kritisch zu begleiten sei hier nochmals deutlich gemacht. Die Berichterstattung wird selbstverständlich in bewährter Form fortgeführt.

Die neue Aufmachung der Jet News hinsichtlich auf die Gestaltung (Layout) sowie eine angenehmere Haptik (neues Papier) ist dabei dem neuen Zeitgeist gewidmet, womit ich beim Thema wäre;

Als Bundesvorsitzender des VBSK und Präsident des Forums der Militärischen Luftfahrt (FML) ist es nicht meine Aufgabe dem Primat der Politik (Parlamentsarmee) und damit dem Bundestag, der Kanzlerin, dem Kabinett oder dem Minister Ratschläge zu geben, wie Deutschland zukünftig seine Bundeswehr einsetzen sollte oder aus Bündnisgründen einsetzen muss. Ebenso kann und will ich nicht beurteilen, welche finanzielle Grundlage das Parlament als ausreichend ansieht um den Auftrag zu erfüllen. Der damit verbunden Eingriff in die Personalstärke und damit in die Organisation und Ausrüstung ist am Ende umfassend. Allerdings hege ich die Hoffnung, dass es DIESMAL eine Reform wird, die diesen Titel auch verdient und eine Halbwertzeit hat die deutlich über der anderer Reformprozesse der jüngeren Geschichte der Bw liegt.

Bei der Stationierungsfrage für die wenigen noch verbleibenden Geschwader der Luftwaffe wünsche ich mir, dass die Entscheidungen unabhängig von bereits getätigten Investitionen und persönlichen Präferenzen der am Entscheidungsprozess Beteiligten, zukunftssträchtige und bei Bedarf ausbaufähige Lösungen darstellen. Eins dürfte wohl klar sein; Alles, was wir an Übungslufträumen und ausbaufähigem Flugplatzgelände jetzt aufgeben wird die Lw wohl auf absehbare Zeit nicht wieder reaktivieren können, das „Bombodrom“ lässt grüßen. Wie aber bereits erwähnt, dies sind Themen die nicht in den Aufgabenbereich des VBSK bzw. des „Forums Militärische Luftfahrt“ fallen.

Im Gegensatz dazu gehören die Konsequenzen und der Umgang mit den Selben, die eine erneute Reduzierung der Flugzeuge und Flugstunden mit sich bringen zu den ureigensten Betätigungsfeldern unserer Interessenverbände. Es wird aus Betriebskostengründen gravierende Veränderungen im „Tagesgeschäft“ bei den verbleibenden Geschwadern geben, mit Auswirkungen auf das gesamte am Flugbetrieb beteiligte Personal. Den damit verbundenen Problemen werden wir uns im Schulterschluss mit allen im Forum Militärische Luftfahrt zusammengeschlossenen Verbänden stellen und unsere Forderungen in alle für uns zuständigen Gremien, insbesondere in den politisch parlamentarischen Raum transportieren. Die Erweiterung

des Präsidiums des Forum Militärische Luftfahrt durch den Vorsitzenden Luftwaffe im Bundesvorstand des Deutschen Bundeswehrverbandes war ebenso wie die Gründung des Forums der Militärische Luftfahrt Anfang 2009, die Weiterentwicklung einer seit über 10 Jahren betriebenen Annäherung der unterschiedlichen Interessenverbänden der am Flugbetrieb Beteiligten in der Bundeswehr. Mit Bescheid vom Juni 2010 wurde dem FML zum ersten Mal vom zuständigen Finanzamt die Gemeinnützigkeit für das Jahr 2009 anerkannt. Somit ist es dem FML erlaubt Spendenquittungen für Mitglieder und Förderer auszustellen, eine nicht ganz unwesentliche Voraussetzung, wenn es darum geht Finanzmittel einzuwerben. Mitgliederbeiträge der angeschlossenen Verbände und Anzeigen in der Jet News tragen zur Unabhängigkeit bei.

Die bestehenden Kooperationen der Einzelverbände mit dem Deutschen Bundeswehrverband und die damit verbundene Bündelung aller Kräfte haben für Aufmerksamkeit und zunehmendes Interesse auch bei Abgeordneten Deutschen Bundestages gesorgt. Gemeinsame Tagungen ermöglichten es, unsere Interessen an geeigneter Stelle zu artikulieren. Eine moderne und effektive Interessenvertretung ist ohne Präsenz vor Ort nicht durchführbar. Mitgliedschaften in diversen Foren und Verbänden (Forum Luft und Raumfahrt, DGLR, Förderkreis Heer, Luftfahrt Presse Club etc.) sind dabei ebenso hilfreich wie der Eintrag in die Liste der Interessenvertretungen beim Deutschen Bundestag. Der so erleichterte Zugang zu den Abgeordneten des Deutschen Bundestages macht effektive Lobbyarbeit erst möglich. Letztlich sind unsere Teilnahmen an Fachforen, Seminaren, Konferenzen und ähnlichem, die von Parteien, der Deutschen Gesellschaft für Auswärtige Politik (DGAP), dem Report Verlag, dem Hardthöhen-Kurier und anderen Veranstaltern durchgeführt werden, eine weitere Grundlage für die Pflege und den weiteren Ausbau unseres Netzwerkes. Wir haben unsere Hausaufgaben rechtzeitig gemacht und ich bin überzeugt, dass wir organisatorisch sehr gut aufgestellt sind, um die Herausforderungen der nächsten Jahre anzunehmen.

Das Forum der Militärischen Luftfahrt wird sich weiter etablieren und auch die Belange des VBSK im Sinne gemeinsamen Handelns vorantreiben.

In diesem Sinne

Check Six



Thomas Wassmann



Bericht Wehrbeauftragter 2009

Wie jedes Jahr hier ein Extrakt des auf 5500 Eingaben pro Jahr basierenden Berichts des Wehrbeauftragten 2009, der am 16.03.2010 erschien:

Führung

- Vorgesetzte aller Dienstgrade missachten bedenkenlos ihre soldatischen Pflichten. Vielen fehlt ein moralisches Koordinatensystem und der Respekt vor den Rechten und der Persönlichkeit Untergebener. Elementare Verstöße gegen die Grundsätze der Inneren Führung auf allen Führungsebenen. Defizite in fachlicher Qualifikation und Menschenführung.
- Mangelnde Rechtskenntnisse bei Vorgesetzten aller Dienstgradgruppen, geforderte zweimalige Rechtsfortbildungen wurden nur in 2/3 der Verbände und dann nur einmalig durchgeführt.
- Mangelnde Ausbildung der Vertrauenspersonen.

Nachwuchs

- Qualität des Nachwuchses gibt Anlass zur Sorge, 6% weniger Bewerber für Offizierslaufbahn. Nur noch 3,4% der Rekruten sind „voll verwendungsfähig“, 42,7% sind „nicht wehrdienstfähig“. „Busladungen“ von Rekruten hätten aus gesundheitlichen Gründen nicht einberufen werden dürfen.
- Anhaltende Probleme mit dem Führungsnachwuchs, Eigeninitiative ist nicht mehr zu erwarten. Neigung junger Offiziersanwärter, ihre Unfähigkeit und Unerfahrenheit durch flotte Sprüche und überzogene Härte, aber auch durch ungerechtes Verhalten und Beleidigungen zu überspielen. 13% der studierenden Offiziersanwärter stimmen Politikzielen der „Neuen Rechten“ zu.

Familie und Dienst

- Teilkonzeption Vereinbarkeit von Familie und Dienst ein „Alibi-Projekt“; fehlende Pendlerwohnungen.

Auslandseinsatz

- Keine ausreichende Zahl von geschützten Fahrzeugen und Nachtsichtbrillen. Kraftfahrer werden erst im Kriegsgebiet mit Fahrzeugen vertraut gemacht. Keine umfassende Einbindung der Sanitätstruppe in die Einsatzvorbereitung.
- Mangelndes Verständnis und unzureichende Infrastruktur für Sport im Einsatz. Keine Versorgung von Operationskräften im Einsatz mit isotonischen Getränken.
- Nach 17 Jahren immer noch fehlende Strukturen zur Behandlung von PTBS-erkrankten Soldaten.
- KFOR über mehrere Jahre kritische Unterkunftssituation durch verschimmelte Gebäude.

- ISAF unverändert unzureichende Kommunikationsverbindungen in die Heimat. Der Dienstposten des Truppenarztes in Kunduz blieb monatelang unbesetzt.

Fliegerischer Dienst

- Deutliche Ausbildungsdefizite bei jüngeren CH-53 Piloten.
- Bei UH-1D nur ¼ der vorgesehenen Flugstunden verfügbar. Verdopplung der fliegerischen Zwischenfälle in einem Verband.
- Piloten die für die Fluglehrerausbildung vorgesehen sind haben eine viel zu geringe Flugerfahrung, da sie u.a. in vielen verschiedenen Nebenfunktionen ausgebildet werden. Sinkende Qualität der Flugausbildung wegen mangelnder Flugstunden.
- Demotivierende und unausgewogenen 600€ Kommandantenzulage sorgte für 408 Eingaben.

Sanitätsdienst

- Kündigung von 130 Ärzten; 120 haben von Jan 2008 bis April 2009 die Bundeswehr verlassen. Tagesantrittsstärke Truppenärzte 60%. BwK Koblenz schloss einzige Bw Station für schwere Brandverletzungen auf Grund Personalfehl. 1/3 der Fachärzte nicht Auslandseinsatzverwendungsfähig.
- Der hohe Anteil weiblicher Sanitätsoffizierbewerber (62%) erhöht Abwesenheitsraten.

Der Vorstand des VBSK bedankt sich für die vertrauensvolle Zusammenarbeit bei unserem bisherigen Wehrbeauftragten Reinhold Robbe und wünscht seinem Nachfolger Hellmut Königshaus viel Erfolg.



ZUR SACHE

von Claus J. Stephan

Die Vehemenz mit der Verteidigungsminister zu Guttenberg den Umbau der Streitkräfte vorantreibt verdient Anerkennung und Unterstützung. Der ein oder andere kommt aus dem Staunen gar nicht mehr heraus.

Dabei versucht unser IBuK nichts anderes, als mit einem Befreiungsschlag die Versäumnisse der letzten 20 Jahre möglichst schnell zu korrigieren. Er handelt, ob bewusst oder unbewusst, streng nach dem Verhaltenskodex des Leitbildes der Luftwaffe: »ICH setze Personal und Material wirtschaftlich und vorausschauend ein.«

Mittlerweile ist bei den Betroffenen der reflexartige Verdrängungsmechanismus unangenehme Realitäten einfach auszusitzen, verkaterter Nüchternheit gewichen. Nachdenklich stimmt mich in diesem Zusammenhang die von Galgenhumor geprägte Äußerung eines Fliegerkameraden, der anmerkte, dass die deutsche Luftwaffe sich zum ersten Mal seit ihrem Bestehen - ob er sich auf 1913, 1935 oder 1956 bezog ist irrelevant - selbst besiegt habe. Ohne Gegner. Einfach nur durch jahrelange konsequente Fehlplanung.

Es folgte eine Aufzählung aller nicht einsatzbereiten fliegenden Neuentwicklungen.

Wer dem zustimmen mag, der muss dann auch dankbar sein, dass Minister zu Guttenberg entsprechend rigoros durchgreift. Keine Lebenslügen mehr, wie er es nennt. Er will und wird nicht mehr transformieren, sondern strukturelle Veränderungen vornehmen. Tabula rasa.

Der ein oder andere assoziierte mit dem Begriff Transformation sowieso keinen Aufbruch in eine bessere Zukunft, sondern fühlte sich an ein Gedicht von Heinrich von Kleist erinnert:

*Ich komme, ich weiß nicht, von wo?
Ich bin, ich weiß nicht, was?
Ich fahre, ich weiß nicht, wohin?
Mich wundert, dass ich so fröhlich bin.*

Fröhlich waren während der Transformation wohl die wenigsten und werden es in naher Zukunft auch nicht werden. Schon gar nicht die Jetcrews. Schließungen von Geschwadern, der Plural erscheint angemessen, stehen ins Haus.

Gab es noch vor 20 Jahren über 15 Jet-Verbände mit insgesamt bis zu 1200 Crews, hat sich die strahlgetriebene deutsche Luftwaffe mittlerweile zum Nischenprodukt marginalisiert.

Ironie des Schicksals: Die Jetgeschwader werden aufgelöst, deren fliegende Besatzungen jedoch weiterhin dringend benötigt. Am Boden. Sucht doch der Verteidigungsminister für Auslandseinsätze stressresistente Leistungsträger mit erstklassiger Gesundheit.

Die Stichworte JTAC/TSO/AVO/UN-Beobachter nur zur Auffrischung. Exemplarisch für andere Bereiche der Bundeswehr werden wir hier zukünftig den Minister an seinen Forderungen an ein modernes Personalmanagement

messen: »Die Bundeswehr muss sich im Wettbewerb um die besten Köpfe in einem zunehmend schärferen Wettkampf erfolgreich behaupten können. Die Attraktivität des Dienstes ist dabei ganz ohne Frage bestimmend, um künftig Personal zu gewinnen und zu binden. Und auch das kostet Geld. Unser Anspruch ist und bleibt: Die besten müssen zur Bundeswehr gehen. Das kostet nicht nur Geld, vielleicht auch im positiven Sinne Kreativität. Dazu müssen wir die Attraktivität des Dienstes erhalten und steigern und ein zeitgemäßes Personalmanagement stärken.«

Natürlich geht eine weitere Verkleinerung der strahlgetriebenen Kampfverbände auch am VBSK nicht spurlos vorüber. Ich kann die verbliebenen BSKs nur bitten, den Weg des VBSK zum Forum Militärische Luftfahrt FML hin mitzutragen. Gleichzeitig appelliere ich an die Ortsverbände sich personell zu erneuern, um zukunftsfähig zu bleiben.

Der Elan unseres Ministers sollte uns Ansporn sein.

Claus J. Stephan



Gastbeitrag des Vorsitzenden des DBwV - Luftwaffe

Sehr geehrte Leserinnen und Leser,

In der nächsten Dekade wird sich ein vollständiger Wandel bei der Ausstattung unserer Verbände mit zukunftsfähigen Waffensystemen neuester Generation vollziehen. Die Luftwaffe gewinnt somit in allen Bereichen an Wirksamkeit, an Durchhaltefähigkeit und operativer Flexibilität.

Dies ist kein Vorwort zur neuen Bundeswehrreform sondern ein Auszug aus der Broschüre zur Transformation der Luftwaffe herausgegeben vom BMVg Führungsstab der Luftwaffe unter der Leitung des damaligen Inspektors der Luftwaffe.

Weiter steht geschrieben:

Der Einstieg in die Transformation ist gelungen, die Zukunftsfähigkeit der Luftwaffe im Kontext der Gesamtstreitkräfte auf einem guten Weg.

In zurückliegenden Veröffentlichungen, auch in Ihrer JetNew,s habe ich die Lage der Luftwaffe in der Transformation mit kritischen Bewertungen belegt, die nicht nur auf die Schwierigkeiten bei der Zulieferung neuer Waffensysteme bezogen waren, sondern auch auf die Verantwortlichkeiten der politischen Leitung der Streitkräfte und des Parlamentes.

Die Transformation der Bw hat von Anfang an unter dem Mangel gelitten, dass es keine konkrete, aus den Aufgaben des Grundgesetzes abgeleitete und begründete Zielsetzung für die Anpassung der Bundeswehr gegeben hat. Die politischen Vorgaben wurden unter anderem durch das Bundesverfassungsgericht bewertet und tagesaktuell mitbestimmt.

Gab es bei der Transformation „Tabus“? Gab es Denkverbote?

Schon im laufenden Transformationsprozess war die Bundeswehr so Verteidigungsminister Dr. zu Guttenberg unterfinanziert und dieser Transformationsprozess ist ja nicht abgeschlossen. Er wird jetzt durch veränderte Rahmenbedingungen angepasst und durch massives Einwirken der Haushaltsverantwortlichen beschleunigt allerdings mit dem Willen, die gesetzlich verankerte Schuldenbremse einzuhalten. Besser wäre es, die Auftragslage der Streitkräfte, die sich aus dem Grundgesetz ergibt mit klaren Ausrichtungen auf die Zukunft zu versehen und zu erklären, was eine moderne Sicherheitsarchitektur diesem Land wert ist. Eine Anpassung der Verteidigungspolitischen Richtlinien des damaligen Verteidigungsminister Dr. Peter Struck (im Kabinett zur Kenntnis genommen im Bundestag nicht beraten) ist ebenso überfällig, wie ein neues Weißbuch erforderlich ist.

In der Vergangenheit wurden immer weitere Aufträge angenommen und nach dem Prinzip „Versuch und Irrtum“ abgehandelt. Alle Warnungen, dass Aufgabendichte und die personelle sowie die materielle Ausstattung mit der Auftragslage nicht mehr kompatibel erschien, wurden in den Wind geschlagen und dies am Ende auf Kosten von Mensch und Material. Die Kraft aus den Streitkräften heraus, die Streitkräfte tatsächlich von innen neu auszurichten, alte Zöpfe ab-

zuschneiden und konsequent neue, moderne auch auf die Attraktivität des Dienstes in den Streitkräften ausgelegte Strukturen und Verfahren einzubringen wurde nicht aufgebracht. Zumindest, war der Wille nicht erkennbar.

Maßstab für die jetzige Bemühungen um eine neue und auf Langfristigkeit angelegte Bundeswehrstruktur ist die Leitaussage von Bundesminister Dr. zu Guttenberg am 20. Januar 2010 im Bundestag, der damals eine „schonungslose Analyse“ gefordert hat, die keine „Tabus“ kennt und auch „unkonventionelle Lösungen“ nicht mit Denkverbot belegt.

Gab es als Grundlage der viel gescholtenen Transformation im Vorfeld keine schonungslose Analyse?

Ist eine Analyse wenn sie sachlich auf Fakten beruhend durchgeführt wird nicht immer schonungslos?

Gab es bei der Transformation „Tabus“? Gab es Denkverbote?

Auszug aus dem „Leitbild“ Team Luftwaffe:

UNSERE Handeln: Im Team zur Spitzenleistung

Wir stehen für gemeinsame Aufgabenwahrnehmung - national, bundeswehr- und bündnisgemeinsam sowie multinational und in Kooperation mit Wirtschaft und Industrie.

Unser gemeinsames Streben nach ständiger Weiterentwicklung sichert die Zukunftsfähigkeit.

Wir vertrauen auf unsere Fähigkeiten und setzen auf Teamleistung.

UNSERE Verpflichtung: Grundwerte und Führungskultur

Wir stehen zu unseren Pflichten und verteidigen unsere freiheitliche demokratische Grundordnung. Unsere Führungskultur ist von kooperativem Führungsstil, offener Gesprächsführung, umfassender Information und Auftragstaktik geprägt.

Wir richten unser Handeln am Auftrag aus und als Vorgesetzte führen wir durch Vorbild.

Wenn heute der Verteidigungsminister sagt, dass sich in der Bundeswehr noch die Strukturen des Kalten Krieges wieder spiegeln und er damit meint, dies wäre nicht notwendig und er mit seiner Einschätzung recht hat, dann haben Entscheidungsträger bei der Transformation wohl einige Fehler gemacht. Unsere Erwartungshaltung als Interessenvertreter unserer Soldatinnen und Soldaten an die neue Bundeswehrstruktur ist, dass sich die Fehler der Vergangenheit nicht wiederholen dürfen.

Viele der Folgen aus der laufenden Transformation hat die Truppe noch nicht bewältigt unter anderem, die steigende Arbeitsverdichtung und höhere psychische und physische Belastung im Einsatz sowie im heimatlichen Truppenalltag.

Die derzeitige Aufstellung jedenfalls ist nicht als zukunftsweisend anzusehen, der Anlass für die Reform war gegeben.

Der Bundeswehr werden in den kommenden vier Jahren voraussichtlich mehr als 10 Milliarden Euro weniger zur Verfügung stehen.

Der nunmehr laufende Aktionismus zur Ausgestaltung des angestrebten Reformprozeß ist nicht dem Ergebnis einer gründlichen Analyse der Streitkräfte und einem sich anschließenden Ausrichten auf den Auftrag unter den Kriterien des

Gastbeitrag des Vorsitzenden des DBwV - Luftwaffe

optimierten Einsatzes von Ressourcen geschuldet, sondern es ist das Ergebnis der Vorgaben an den Minister zum Sparen. Der Bundeswehr werden in den kommenden vier Jahren voraussichtlich mehr als 10 Milliarden Euro weniger zur Verfügung stehen.

Da dürfte für Kreativität jede Menge Platz sein. Personalumfänge, Wehrform und laufender Betrieb stehen u.a. im Fokus der Betrachtung.

Der Handlungsspielraum ergibt sich, so wie es das Grundgesetz vorsieht, aus den zur Verfügung gestellten finanziellen Mitteln, Artikel 87a GG: „Ihre zahlenmäßige Stärke und die Grundzüge ihrer Organisation müssen sich aus dem Haushaltsplan ergeben“. Das war schon immer so, nur jetzt meinen sie es ernst!

Es steht aber auch im gleichen Artikel des Grundgesetzes:

„Der Bund stellt Streitkräfte zur **Verteidigung** auf.“

Dafür würde unser Etat wohl reichen und wenn wir dann noch Fähigkeiten im Bündnis teilen, erst recht. Aber diesen Gestaltungsauftrag mit der Realität in Übereinstimmung zu bringen würde bedeuten unangenehme Fragen an die Politik zu richten, verbunden mit einer breiten Diskussion in der Gesellschaft über den Sinn und Zweck von Streitkräften. Diese Debatte müsste in ganz Europa geführt werden und wäre nur glaubwürdig wenn auch andere europäische Staaten auf Fähigkeiten verzichten würden. Da gibt es zarte Pflanzen wie das neu aufgestellte Europäische Lufttransportkommando, ein weiterer Meilenstein für das Zusammenwachsen im Bemühen um Verteilung von Lasten im Bündnis aber eben erst der Anfang eines langen und steilen Weges. Die Luftwaffe hat zwar eine breite Erfahrung im multinationalen Handeln aber die notwendige Bereitschaft zur Aufgabe von Fähigkeiten dürfte in Europa insgesamt noch zu wenig vorhanden sein gleichwohl, die Partnerstaaten sind alle in ähnlichen finanziellen Schwierigkeiten.

„Die Zukunft der Bundeswehr werde sich jedoch nicht „alleine am Spardiktat oder an Sparzwängen auszurichten haben“, betont der Minister. Vielmehr müsse es eine Bundeswehr geben, die sich an den verteidigungs- und sicherheitspolitischen Realitäten der Gegenwart und der Zukunft orientiere.

Da stellt sich doch die Frage: was haben wir denn die letzten zwanzig Jahre so gemacht?

Hat man in der Vergangenheit die Verteidigungspolitischen Richtlinien falsch ausgelegt oder nur den Auftrag nicht konsequent umgesetzt? Oder wird die Arbeit der Streitkräfteführung in den vergangenen Jahren nun auf der politischen Bühne für Ränkespiele missbraucht. Hier wird jetzt nachzusteuern sein.

schlanke Strukturen

Der Inspekteur der Luftwaffe, Generalleutnant Aarne Kreuzinger-Janik, machte bei unserem im Juli mit dem Vorstand Luftwaffe geführten Gespräch deutlich, dass die Luftwaffe nicht von den derzeit in Erarbeitung befindlichen Maßnahmen überrascht worden sei. Seit über 1 ½ Jahren würden Vorbereitungen und Planungen in der Luftwaffe gezielt vorangetrieben, um den Betrieb effizienter und auch in schlanke Strukturen gestalten zu können. Das frühe Herangehen dürfte jetzt helfen das Tempo aufzunehmen aber wirklich helfen können nur schnelle und gut durchdachte politische Entscheidungen. Entscheidungen auf Grundlage militärischer Beratung, die auch kritisch nach innen blickt und das eigene Können ehrlich einschätzt. Da ist das Parlament gefragt, hier liegt die Verantwortung und damit auch die Bereitschaft die Kosten des Verfahrens zu tragen. Der Führungsstab Luftwaffe hat jedenfalls seine Hausaufgaben gemacht und Konzepte für eine zukunftsfähige Luftwaffe auf den Tisch gelegt. Der Inspekteur Luftwaffe unternahm eine erste Informationsreise durch die Regimenter der Luftwaffe an der ich teilneh-



Fortsetzung von Seite 11

Gastbeitrag des Vorsitzenden des DBwV - Luftwaffe

men konnte. Seine Botschaft an die Mandatsträger aus den Reihen der Personalvertretungen, Vertrauenspersonen, Chefs und Kompanie/Staffelfeldwebel sowie deren truppendienstliche Vorgesetzte war geprägt durch eine klare Lagebeurteilung und Erläuterung seines Vorgehens sowie der weiteren zunächst global gehaltenen Absichten für die Zukunft.

Damit liegt es jetzt in der Hand von Herrn Minister zu Guttenberg

Auch wenn die Erwartungshaltung der Teilnehmer schon auf persönliche Betroffenheit ausgerichtet war ist klar, dass die Entscheidungen wie bekannt dann auf der politischen Bühne in Berlin fallen. Insbesondere die Standortfrage steht hier natürlich im Fokus. Aus meiner Sicht war dieses Vorgehen ein guter Schritt, die Truppe an der Basis mitzunehmen und einen breit angelegten Dialog zu führen. Damit liegt es jetzt in der Hand von Herrn Minister zu Guttenberg!

Ob der Verteidigungsminister nun mag oder nicht, am Ende bekommt er den Auftrag den Verpflichtungen der BRD gegen-



über der EU, VN und der NATO nachzukommen aber gleichzeitig zu sparen.

Die Gefahr ist groß, dass die Politik beides will, sparen und überall dabei sein.

Verteidigung gem. GG Artikel 87a kann heute nur als Bündnisverteidigung im Rahmen Europas gedacht werden. Dies

muss unter Beachtung der berechtigten Interessen aller Bürger oberstes Ziel sein. Sollte dieser minimale Konsens nicht gewährleistet sein, dann steht Europa bald ohne wirksamen Schutz da oder alles bleibt beim Alten, jeder macht alles und das kostet Geld!!

Ob der richtige Zeitpunkt für eine Debatte gerade dann ist, wenn die Soldaten im Gefecht stehen darf man bezweifeln, doch in der Demokratie wird ein solcher Zeitpunkt nicht durch die Regierung oder das Militär bestimmt.

Die Verantwortlichen haben es in der Vergangenheit versäumt diese Debatte zu führen, obwohl sie auch von unserer Kanzlerin (siehe Weißbuch) und dem ehemaligen Bundespräsidenten (siehe Interview) gefordert wurde. So führt man sie dann, wenn man sie am wenigsten führen will, nämlich zum denkbar schlechtesten Zeitpunkt allerdings besser spät als nie!

Wir, die Interessenvertretungen in den Streitkräften sind natürlich aufgefordert, uns aktiv zu beteiligen. Dabei sind die Mittel im Dialog mit der Öffentlichkeit und natürlich der Dialog im Inneren mit der politischen und militärischen Leitung der Streitkräfte zu suchen.

Der Deutsche Bundeswehrverband hat seine Hausaufgaben gemacht und eine Attraktivitätsagenda 2011 in die Politik und ins hohe Haus transportiert. Das Milliarden schwere Sozialpaket wird unerlässliche Begleitung eines angestrebten Reformprozess sein. Ohne die Mitnahme der Menschen in den Streitkräften und derer die wir werben wollen geht es nicht. Zukunft geht nur mit Attraktivität um im Wettbewerb zu bestehen. Reduzierung geht nicht ohne Investition. Ohne Investition in die Menschen wird Investition ins Material keine Erfolgsgeschichte.

Sparen ist am Anfang zuerst teuer!!

Mit kameradschaftlichen Grüßen

Ihr / Euer
Andreas Hubert
Vorsitzender Luftwaffe

Informationen zu den ICAO Language Proficiency Requirements

Mit der „Verordnung zur Einführung von Nachweisen von Sprachkenntnissen für Luftfahrer“ vom 12. September 2008 wurden die ICAO-Standards am 24. September 2008 in deutsches Recht umgesetzt. Daraufhin erhielten alle Lizenzinhaber im November 2008 eine Bescheinigung zum Nachweis der ICAO Sprachkenntnisse durch das LBA. Gültig bis 31.12.2010.

Nun läuft diese Erst-Ausstellung des ICAO Level 4 für alle deutschen Piloten ab. Es wird eine Verlängerungsprüfung notwendig. Wer keine Verlängerungsprüfung bis zum 31.12.2010 abgelegt hat, darf gem. geltendem Recht ab 01.01.2011 keine Lizenzrechte im Cockpit ausüben. Also nicht beruflich Fliegen. Außerdem muss derjenige dann eine Erstprüfung (zeit & kostenintensiv) ablegen.

Die große Zahl der Inhaber einer Übergangsbescheinigung macht es erforderlich, dass möglichst frühzeitig eine ausreichende Anzahl an Sprachprüfern und Prüfungsstellen verfügbar ist. Hierzu hat u.a. ein ehemaliger BO 41 eine sogenannte LBA zertifizierte LTO (Language Training Organisation) gegründet, mit Hilfe dieser er selbst oder durch Unterstützung sogenannter SIP (Stelleninterne Prüfer – LBA zertifiziert) Verlängerungs- als auch Erstprüfungen anbieten kann. Diese sind auch durch den BFD entsprechend förderungswürdig, da sie unmittelbar zum Lizenzerhalt notwendig sind. Das LBA stellt auf seiner Website aktuell den neuesten Stand der Umsetzung der Sprachanforderungen dar.

Hierzu der Link und entsprechende LTO's: www.lba.de

Luftfahrtpersonal -> Sprachanforderungen -> Liste der anerkannten Stellen für Sprachprüfungen (LTO's) -> D-LTO-007 Tibo Aviation / Consulting & Training -> SIP's siehe unter www.actibo.de

FAQ's:

Wie werden die Sprachkenntnisse bewertet?

Sprachkenntnisse werden nach der ICAO Rating Scale eingestuft. Die ICAO Bewertungsskala umfasst Level 1 bis 6,

wobei Level 6 die bestmögliche Einstufung ist.

Was versteht man unter operational level (ICAO Level 4)

ICAO Level 4 gilt als operational level, das ausreicht, die Kommunikation auch in non-routine Situationen aufrecht zu erhalten.

Was versteht man unter expert level?

Das expert level entspricht dem ICAO Sprachlevel 6 und gilt als nahezu muttersprachliches Niveau. Wird ein Kandidat mit Level 6 beurteilt, wird das in die Fluglizenz eingetragen und eine wiederholte Sprachfertigkeitprüfung (re-current testing) entfällt.

Nach welchen Kriterien werden die Sprachkenntnisse bewertet?

Aussprache / Struktur / Wortschatz / Sprachgewandtheit / Hörverständnis / Verhalten im Gespräch

Wie viele Teile hat die Prüfung?

Die Prüfung hat 2 Teile: Hörverständnis und Sprechfertigkeit.

Kann nur ein Teil der Prüfung wiederholt werden?

Nein. Bei Nichtbestehen eines der beiden Prüfungsteile, muss die gesamte Prüfung wiederholt werden.

Kann man ohne formale Sprachprüfung, z.B. anhand des Lebenslaufes den Sprachlevel bescheinigen lassen?

Nein. Ein biografischer Nachweis ist derzeit nicht möglich.

Sind alle Piloten von den ICAO-Sprachanforderungen betroffen oder gibt es Ausnahmen?

Alle Inhaber deutscher Pilotenlizenzen, die im Ausland fliegen oder in Deutschland während des Führens eines Luftfahrzeuges englischsprachigen Flugfunk ausüben, müssen ausreichende Englischkenntnisse nachweisen, von dieser Nachweispflicht sind ausgenommen: Segelflugzeugführer, Luftsportgerät Führer, Freiballonführer.

Wie und wo kann Luftfahrtpersonal eine ausreichende Sprachbefähigung in Englisch nachweisen?

Die von der ICAO vorgeschriebene Sprachprüfung kann bei einer vom LBA akkreditierten Stelle, z.B. TIBO AVIATION und deren LBA zertifizierte Sprachprüfer, abgelegt werden. Siehe LBA Link!

In welchen Intervallen erfolgen die Wiederholungsprüfungen?

Für Piloten mit IFR-Berechtigung erfolgt die Wiederholungsprüfung bei **Sprachstufe 4** nach **drei** Jahren und bei **Stufe 5** nach **sechs** Jahren. Für Piloten mit VFR-Berechtigung betragen die Zeitintervalle bei Sprachstufe 4 vier Jahre und bei Stufe 5 acht Jahre.

Wie kann die Gültigkeit des Sprachbefähigungsnachweises verlängert werden?

Es sind folgende Möglichkeiten vorgesehen, die Gültigkeit zu verlängern: Prüfung bei der für die Sprechfunkzeugnisse zuständigen Bundesnetzagentur Prüfung bei einer vom LBA akkreditierten Einrichtung.

Erkennt das LBA bei der Lizenzausstellung gängige Sprachtests, wie z.B. „TOEFL“ oder „TOIEC“ oder „SLP 3332“ an?

Nein. Da allgemeinsprachliche Tests nicht die von der ICAO geforderten Sprachanforderungen prüfen, werden diese Tests nicht anerkannt.

Führt ein fehlender Sprachbefähigungsvermerk zur Einschränkung der Lizenz?

Ja. Es dürfen keine Lizenzrechte ausgeübt werden, bei denen die Ausübung des Flugfunks in englischer Sprache erforderlich ist, wie z. B. beim Flugbetrieb nach Instrumentenflugregeln.

Was kostet die Prüfungen?

Unterschiedliche Kostenstrukturen sind im Internet vertreten.

ICAO LvL 4 zwischen 160,- € bis 50,- € (mit oder ohne Vorbereitungsseminar/ Vereinszugehörigkeiten etc.)

ICAO LvL 5 zwischen 210,-€ bis 130,- €

Wenn bei Start oder Landung plötzlich ein Schwarm Vögel kreuzt, dann wird es kritisch. Wärmebildkameras, die sonst Panzerkommandanten dienen, sollen jetzt Flugzeuge und ihre Besatzungen vor anderen tierischen Fliegern schützen.

Wenn die Vögel kommen...

Sie sitzen im Park und schauen den Vögeln am Himmel zu. Sie bewundern, mit welcher fliegerischer Eleganz unsere geflügelten Freunde ihre Runden drehen. Sie erfreuen sich an dem harmlosen Spiel der Spatzen, sich gegenseitig heruntergefallene Brotkrümel abzujagen. Eine Idylle.

Doch Vögel können auch anders. Schlimmstenfalls wie im Hitchcock-Klassiker „Die Vögel“, wo sie Mordwaffen gleich

Vogelschlag kann, muss aber nicht so glimpflich enden. Der Absturz einer Lockheed C-130 in Eindhoven führte 1996 zum Tod von 34 Menschen. Glück dagegen hatten die Passagiere einer Boeing 747 im März 1993 in Frankfurt. Das Zusammentreffen mit zwei Bussarden führte zum Startabbruch. Menschen kamen nicht ums Leben. Der entstandene Sachschaden summierte sich aber alleine bei diesem einen Vorfall auf 8,5 Millionen Euro. Insgesamt verursacht Vogelschlag im Jahr rund



hilflose Menschen attackieren. Oder eben als „Teilnehmer“ am zivilen und militärischen Luftverkehr. Gerade in Start- und Landephase sorgt ein Schwarm dieser im Park so friedlich anmutenden Vögel für Hektik. Auch wenn die Tiere nicht den Anschein einer Angriffsformation machen, ist klar: Wenn Sie dem Schwarm jetzt nicht ausweichen können, ist viel Technik, schlimmstenfalls sogar die Pension im Eimer.

Dass sich die gefiederten Freunde nicht an die Luftraumordnung halten, zeigte am 15. Januar 2009 eindrucksvoll und mit weltweit übertragenen Bildern die spektakuläre und vor allem geglückte Notwasserung von US Airways Flug 1549, einer Passagiermaschine A320, auf dem Hudson River. In der kritischen Startphase waren – das bewiesen später Untersuchungen – Vögel in die zwei Triebwerke geraten. Die Folge: Totalausfall, . Besatzung und die 155 Passagiere überlebten.

Denn Pilot Chesley „Sully“ Sullenburger hatte in diesen Minuten zwei Begleiter: Glück und viel Flugerfahrung, auch als Kampfpilot auf der F-4 Phantom. Er wasserte die Maschine mitten im Hudson River ging als letzter von Bord.

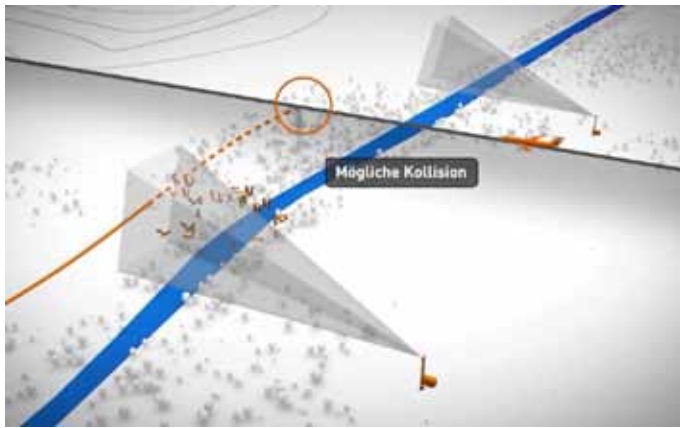
eine Milliarde US Dollar an Schäden weltweit. Für Piloten, Flugsicherung und Versicherungen ist Vogelschlag ein Dauerbrenner. So manches wird unter dem schönen Titel „Bird Management“ schon unternommen, um die Gefahr zumindest im Flugplatzumfeld zu minimieren: Hunde und Falken sollen Vögel vertreiben. Böller sollen sie ebenfalls verschrecken. Auch versucht man, die Flughäfen so zu gestalten, dass die Vögel dort keinen Lebensraum mehr finden, in dem sie sich wohlfühlen. Motto: Es gibt so viele Naturschutzgebiete, warum also am Flugplatz nisten? Das alles ist der Versuch, das Problem schon am Boden zu bekämpfen, aber die eine perfekte Lösung gibt es nicht.

Wie aber ist den an- und abfliegenden Maschinen an großen Verkehrsflughäfen oder militärischen Plätzen zu helfen? In letzter Zeit wurde vor allem in den USA versucht, mittels herkömmlichem Radar auch im zivilen Bereich Vogelschwärme zu orten. Das Militär hatte bereits spezielle Analysen und Flugprofile für die Vogelschlagvermeidung entwickelt, die teilweise auch bis zu 70% weniger Vorfälle ermöglichten.

Einen ganz anderen Weg hat die Wehrtechniksparte des Optikkonzerns Carl Zeiss eingeschlagen: die Ingenieure der Carl Zeiss Optronics GmbH haben zusammen mit Ornithologen von Baader Konzept aus Mannheim „Mivotherm“ entwickelt. Ein absolut passiv mit Wärmebildgeräten arbeitendes Vogelschlag-Warnsystem.

Die Idee ist im Grunde einfach. „Vögel orientieren sich in ihrem Flug an Leitlinien wie Flüssen, Tälern oder Küsten“, erklärt Dr. Paul Baader, Inhaber von Baader Konzept. „Bis zu einer Flughöhe von 120 Metern sind sie besonders gefährlich für Flugzeuge.“

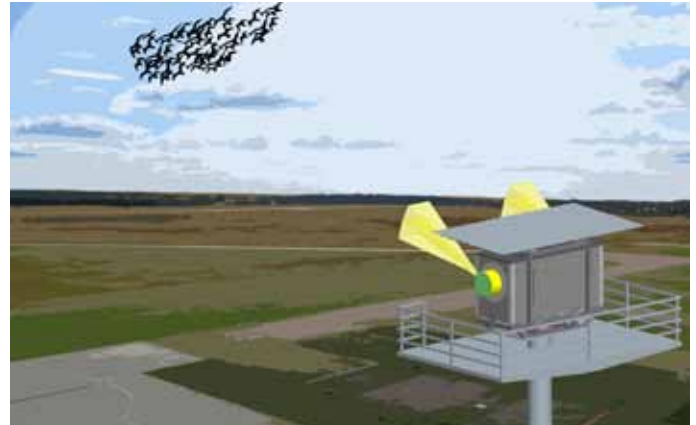
Wenn man diese Leitlinien kennt, kann man darauf reagieren und die Flugkorridore der Tiere überwachen und gefährliche Zeitfenster melden. Und genau dabei kommen hochsensible Wärmebildkameras aus dem Hause Carl Zeiss zum Einsatz. Entwickelt und erprobt für Kampf und Aufklärung zu Lande, zu Wasser und in der Luft wie etwa in Leopard, Puma, Fennek oder UAVs haben die Geräte vom Typ „Attica“ hier eine sehr zivile Verwendung gefunden.



Und so funktioniert das System: Entlang und neben den Lande- und Startbahnen werden paarweise auf Masten diese Wärmebildkameras installiert. Sie können bei Tag und Nacht, Wind und Wetter die Vögel an ihrer Wärmestrahlung vor dem kalten Himmelshintergrund erkennen – und das schon in mehreren Kilometern Entfernung. Sobald das System einen Vogelschwarm entdeckt, kann es aufgrund des Stereobildes der jeweils parallel suchenden Kameras die Flughöhe, die Flugrichtung und die Fluggeschwindigkeit bestimmen. Größe und Anzahl der Vögel ermittelt das System ebenfalls, denn ein Adler ist eben gefährlicher als ein Spatz. Im Sekundenbruchteil errechnet die auf den jeweiligen Standort angepasste Software dann das Gefährdungspotenzial und stellt dieses Lagebild auf einem speziellen Display für die Flugsicherung dar.

„Und die Vögel helfen uns sogar noch dabei“, sagt Dr. Holger Vogel, der bei Carl Zeiss Optronics Mivotherm entwickelt und zur Produktreife gebracht hat. „Wir machen uns dabei bestimmte Eigenschaften des Vogelfluges zu Nutze. Auf ihren gewohnten und von uns erkundeten Routen fliegen Schwärme mit ziemlich konstanter Höhe und Geschwindigkeit.“ Die vorgelagerte Aufstellung der Kameras sorgt für einen Informationsvorsprung: Bis zu sieben Minuten vor einer möglichen Kollision, also der errechneten Kreuzung von Vogelschwarm und an-

oder abfliegendem Flugzeug, sind die Daten bei der Flugsicherung. Dort wird entschieden: Das Flugzeug in die Platzrunde schicken oder am Boden lassen, bis der



Vogelschwarm vorbeigezogen ist.

Das System, mit dem technologisches Neuland betreten wurde, wird seinen ersten Einsatz an der neuen Start- und Landebahn des Frankfurter Flughafens haben. Ein Gutachten des Deutschen Ausschusses zur Verhütung von Vogelschlägen im Luftverkehr (DAVVL) rechnet die Notwendigkeit für neue Wege vor: 2001 bis 2004 hatte es dort mehr als 330 Zusammenstöße von Vögeln und Flugzeugen gegeben. Es war auch eine baurechtliche Auflage für die neue Landebahn, das Risiko von Unfällen mit Vögeln zu verringern. „Wir haben da Neuland betreten“, sagt der Ingenieur Holger Vogel.

Teil davon war viel Geduld: die Ornithologen von Baader Konzept mussten rund 2000 Stunden bei Wind und Wetter dort sitzen und Vögel beobachten. Sie stellten dabei wie erwartet fest, dass der Main eine wichtige Leitlinien für die Tiere ist und dass man das für Vorhersagen ausnutzen könne. Dann kam die technische Entwicklungsarbeit, denn es ist etwas anderes, ein hochauflösendes Wärmebildgerät für einige Stunden hintereinander in Einsatz und Übung zu betreiben – oder im Dauerbetrieb 24/7 und mit absoluter Verlässlichkeit.

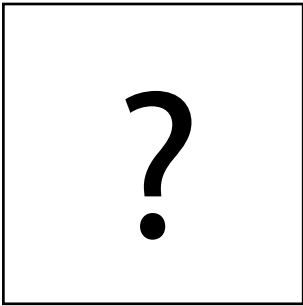
Die Universallösung kann aber auch Mivotherm nicht bieten: Der Vorwarneffekt funktioniert nur, wenn sich die gefiederten Freunde auch an gewisse Routen halten. Daher schaut sich das Ornithologen-Ingenieur-Team von Baader und Zeiss derzeit um, an welchen Flughäfen weltweit Mivotherm noch eingesetzt werden könnte. „Wir prüfen, wo es Täler, Flüsse oder Küsten gibt, die die Vögel als Leitlinien nutzen“, erläutert Paul Baader. „Auch Militärflughäfen und Fliegerhorste haben schon ein Interesse angemeldet.“ Gerade für Piloten von Militärjets kann das System Lebensretter sein. Militärische Flugzeuge haben aufgrund ihres geringen Gleitfluganteils ein erhöhtes Vogelschlag-Risiko. Befinden sich die Start- und Landebahnen dann noch an Vogelzug-Routen ist die Gefahr besonders hoch. „Mivotherm macht das Fliegen eben sicherer. Und das nicht nur für Vögel“, sagt Holger Vogel mit einem Lächeln.

Rebekka Fredrich



Was ist eigentlich im letzten Jahr im Bendlerblock passiert? Die Kundus-Affäre hat sich folgerichtig zu einer BMVg-Affäre entwickelt, die bis in das Kanzleramt reicht¹ und letztendlich zu personellen Neubesetzungen geführt hat.

UNTER GENERALVERDACHT



FOTOS: HERRT.

Oberst Klein hat mehrere schwerwiegende Verfahrensfehler begangen². Er selbst, die damalige militärische und politische Führung des BMVg haben versucht die Geschehnisse am Kundus-Fluss zu verschleiern. Viele Beteiligte sind mehr oder weniger identifiziert und zur Verantwortung gezogen worden. Gibt's da noch Neues zu berichten?

Ja, denn die Kundus-Affäre war vor allem eine Affäre der militärischen Führung der Bundeswehr und deren fehlgeleitetes Selbstverständnis. Es war die Affäre derjenigen, die glauben man bewege sich ab einer gewissen militärischen Entscheidungsebene, besser: Entscheidungsvorbereitungsebene, auf politischem Parkett und es gelte nur noch, den Willen der politischen Führung zu erkennen oder zu errahnen und diesen vermeintlichen Willen dann mit passenden Tischvorlagen zu unterfüttern. Notfalls auch fernab der Realität, am Rande des Diensteides und dem Fundament der Inneren Führung. Top-Down Design ad absurdum. Am Beispiel Kundus³: Die militärische

Führung ahnte oder meinte zu wissen, dass die politische Führung drei Wochen vor der Bundestagswahl dem deutschen Staatsbürger die Realität des Krieges mit seinen verheerenden Kollateralschaden nicht zumuten will. Schließlich könnte dies den ISAF-Einsatz in einem realen Licht erscheinen lassen und zu einer Verschiebung des Wahlergebnisses führen.

Deutschland ist in einen Krieg in Afghanistan verstrickt

So nutzte die Generalität den 04.09.2009 ausdrücklich nicht, um endlich Klartext zu reden. Im Gegenteil, alle militärischen Führungsebenen (PRT Kunduz, RC North, Einsatzführungskommando, BMVg,) pflegten, um political correctness bemüht, einen ungewöhnlichen Umgang mit den Fakten. Berichte wurden zurückgehalten, zurückgezogen, verändert oder Nebelkerzen gezündet, um die Wahrheit wenigstens bis zum Wahlabend zu verschleiern. Desinformation, Gehei-

me Kommandosache, Gruppe 85 sind die Stichworte, während die Bundeskanzlerin sich jede Kritik verbittet.⁴ Zunächst mit Erfolg. Zeitweise entstand der Eindruck, die Weltmacht USA habe den besserwisserischen Deutschen eine Falle gestellt, in die diese nichtsahnend tappten. Übrigens, auch die bundesdeutsche Medienlandschaft wirkte überfordert und hat sich zunächst nicht mit Ruhm bekleckert. Doch zum Glück gibt es eine später oft zitierte Quelle: den deutschen Feldjägerbericht. Es wird noch dauern, bis dieser Report in der deutschen Öffentlichkeit seine wirkliche Achtung erfahren wird. Er allein ist nämlich die Rettung der Glaubwürdigkeit unserer Bundeswehr gegenüber den NATO-Partnern. Auch wenn der Ex-Minister Jung sich „sehr über diesen Bericht geärgert“ hatte und ihn wegen dessen schlechter Qualität nicht an seinen Nachfolger übergab, wie er vor dem Untersuchungsausschuss aussagte. Jung, Wichert und Schneiderhan halten ihn für bedeutungslos. Die NATO für nicht relevant.⁵

Hätte es diesen, von einem deutschen Oberstleutnant angefertigten, Bericht nicht gegeben, der sinnliche ComISAF-Report wäre als Machwerk der Amerikaner für unglaublich abgestempelt worden. Die F-15 Kampfflugzeugbesatzung, Rufname „Dude 15“, und General McChrystal wären am Schluss die Sündenböcke gewesen für die Fehler des Oberst Klein. Man stelle sich ein gänzlich anderes Szenario vor.

Wenige Tage nach der Kundus-Nacht formuliert öffentlich ein deutscher General, ohne Rücksicht auf seine Karriere, das, was auch damals schon Konsens war: „Deutschland ist in einen Krieg in Afghanistan verstrickt. In einem Krieg werden leider Fehler gemacht. Die Bombardierung war vermutlich ein Fehler,

zu dessen öffentlichem Eingeständnis vor dem deutschen Bundestag.⁹ Ob der Jurist und aktive Verteidigungsminister zu Guttenberg davon überrascht wurde bleibt Spekulation. Er hatte schließlich seit Ende November die Personalie General Henning Hars zu lösen.¹⁰ Unter Mithilfe des uniformierten Führungsapparats der Bundes-

ungewöhnlich viele Jahre im Amt waren. Vom jahrelangen Inspekteur des weltweit einmaligen Sanitätsdienstes fast ohne behandelnde Ärzte ganz zu schweigen.¹³

Zu guter Letzt die wechselnden Befehlshaber des Einsatzführungskommandos, verantwortlich für die Auslandseinsätze. Ernüchterndes Ergebnis: Es hat sich überall austransformiert. Der Wasserkopf wächst unter dem Vorwand die NATO-Ebenen spiegeln zu müssen. Seit der Halbierung der Bundeswehr Anfang der 90er Jahre, ist die absolute Zahl der Generalsposten und deren untergeordneter Hierarchieebenen gestiegen. Eine fragwürdige Meisterleistung der Transformation. Gleichzeitig blutet die kämpfende Truppe aus.¹⁴ Fähigkeitsverluste als Flächenbrand.¹⁵ Das deutsche Heer

da höchstwahrscheinlich Zivilisten ums Leben gekommen sind“. Es wäre keine Nestbeschmutzung, sondern Ehrenrettung gewesen. Die letztmögliche und längst überfällige Abgrenzung der militärischen Führung zum rhetorischen Eiertanz des Ex-Bundesverteidigungsministers und Juristen Jung gewesen.⁶ Gleichzeitig hätte es das Ereignis frühzeitig richtig eingeordnet, so wie es ein halbes Jahr später die Bundesanwaltschaft im Rahmen des Völkerstrafgesetzbuchs getan hat.⁷ Ein Minister, ein Staatssekretär und zwei Generale wären noch im Amt. Die Bundeswehr hätte keinen so großen Schaden genommen. Der Verteidigungsausschuss wäre nicht durch seine Konstituierung als Untersuchungsausschuss gelähmt worden. Doch so viel Schneid brachte keiner unserer uniformierten Führungsriege auf.

So blieb diese verpasste Kriegserklärung der Militärs kurioserweise Monate später dem Juristen Westerwelle vorbehalten. Gerade ihm, der doch als Außenminister seine Worte „sehr genau wägen“ muss. Nachdem er noch am 21.12.2009 den Zustand Krieg verneinte⁸, führte ein auf unbekanntem Fakten beruhender Sinneswandel am 10.02.2010

wehr sind die Streitkräfte an den Rand der Handlungsfähigkeit gebracht worden. Denn auch dies wird am Fall Kundus besonders deutlich. Wer lenkte unter Staatssekretär Wichert die Geschicke unserer Streitkräfte, und was sind die Resultate?¹¹

Zunächst der „ewige“ Generalinspekteur, über sieben Jahre im Amt, der schon mal zu viele Kümmerer im Umfeld der Bundeswehr ortete.¹² Dann die Inspekteure der Teilstreitkräfte, die alle

fährt 2003 die Truppe mit Reisebussen durch Kabul - mit fatalen Folgen.¹⁶ Wie fühlt man sich da als Verantwortlicher? Nicht gepanzerte Fahrzeuge werden in Wortklaubereien zu geschützten Fahrzeugen umdefiniert. Deren Fahrer werden erst vor Ort im Kriegsgebiet ausgebildet.¹⁷

Die fliegende Zunft muss eine überbeuerte nicht einsatzbereite Fehlbestellung ohne Stornomöglichkeit nach der anderen hinnehmen: Eurofighter, NH-90, Tiger, A-400M.¹⁸

Nach 12 Jahren Wurstelei wird 2008 die geplante CSAR-Fähigkeit wieder von der Agenda genommen.¹⁹ Die Marine fährt an der Küste Libanons mit Fregatten vor, die sich nicht ausreichend verteidigen können.²⁰ Teuer ausgebildete und hochmotivierte Jetpiloten werden, quasi als Edeljoker, u.a. als Fliegerleitoffiziere (JTAC/„Red Baron“), Hilfskräfte an Bord von Transportflugzeugen (TSO), UN-Beobachter oder Wachsoldaten für amerikanische Liegenschaften in Deutschland verhöckert, während die Gilde der Transportflieger scharenweise kündigt.²¹ Beinahe unbemerkt wird die maritime Kriegsführung aus der Luft, die die Luftwaffenführung vollmundig von den wegrationalisierten



Fortsetzung von Seite 17

Jet-Geschwadern der Marine übernommen hatte, eingedampft. Das IT-Projekt Herkules ein Milliardenfiasko.²² Und als wäre das nicht mehr zu toppen, geht zum krönenden Abschluss der Infanterie die Munition aus.²³

Zusammengefasst: Die uniformierte Führung der Bundeswehr war offensichtlich bisher nicht in der Lage, intellektuell den Widerspruch zwischen politischem Wunschdenken, militärischen Forderungen, rüstungsindustrieller Realität und finanzieller Ausstattung aufzulösen. Folge: Unsere Streitkräfte sind den Herausforderungen der Gegenwart und nahen Zukunft nicht gewachsen! Der einzige fragwürdige Gewinner dieses andauernden Trauerspiels: Die deutsche Rüstungsindustrie.²⁴

Hier ist der ideale Ansatzpunkt, für den ehemaligen Wirtschaftsminister zu Guttenberg, die dort vorhandenen mo-



nopolartigen Verflechtungen zu entwirren. Doch der Lieblingspolitiker der Deutschen²⁵, geriet zunächst selbst in die Schusslinie durch seine vermeintlich unbekümmert frische Ausdrucksweise. Mal war etwas angemessen, dann, zwei notwendige Entlassungen später, wieder unangemessen. Mal ist es ein umgangssprachlicher Krieg, dann wieder ein richtiger Krieg – je nach Anlass.²⁶

Seine Glaubwürdigkeit hatte er mit dem bedeutungslosen, nicht relevanten Feldjägerbericht von schlechter Qualität verknüpft.⁵ Pünktlich, drei Tage vor seinem mit Spannung erwarteten Auftritt vor dem Untersuchungsausschuss, und der zufällig zeitgleichen Regierungserklärung der Kanzlerin zu Afghanistan, wurde Oberst Klein durch die Bundesanwaltschaft gerettet. Oberst Klein habe sich im Rahmen des Völkerstrafgesetzbuches bewegt.²⁷ Damit bleibt zu Guttenbergs Widerspruch in eigener Sache bestehen. Im Gegenteil: Im August, attestiert sogar das BMVg Oberst Klein eine blütenreine

Weste, da es keine Anhaltspunkte für ein Dienstvergehen gäbe.

Der eklatante Meinungswechsel des Verteidigungsministers hin zu „nicht militärisch angemessen“, von der Generalbundesanwältin konterkariert.²⁸ Der Minister hat Blessuren davongetragen. Gerade auch deshalb braucht er jede Unterstützung beim Ausmisten des Augiasstalls „Westwall-Bunker“.⁴ Laut der griechischen Mythologie war dieser 30 Jahre ungereinigt.²⁹

Wie sieht ein Neuanfang aus? Zunächst mit dem Eingeständnis, dass unser militärisches Führungspersonal selbst dazu beigetragen hat, dass die politische Führung wenig Wert auf eine selbstbewusste, mündige Militärelite legt. Wer sich schulterzuckend hinter dem „Primat der Politik“ versteckt, angepasste Leisetreteri und vorausseilenden Gehorsam um der Karriere willen pflegt,

**Der einzige fragwürdige
Gewinner dieses andauernden
Trauerspiels:
Die deutsche Rüstungsindustrie.**

wird nicht als ernsthafter Akteur wahrgenommen, sondern nur als Mittel zum Zweck instrumentalisiert.³⁰ Der ehemalige Wehrbeauftragte Robbe brachte es schnörkellos auf den Punkt: „Wer goldene Sterne links und rechts trägt, der muss auch mal den Mund aufmachen.“³¹

Am Beispiel der im April dieses Jahres im ZDF-Morgenmagazin geäußerten Worte des Vorsitzenden des Auswärtigen Ausschusses Ruprecht Polenz: Ihm sei „nicht bekannt“, dass Forderungen der Militärs bzgl. Ausrüstungsmängel nicht berücksichtigt werden.³² Diese Ungeheuerlichkeit wurde von keinem General öffentlich in Frage gestellt, was im Umkehrschluss bedeutet, dass sie der Realität entspricht. Devoter kann man den schwarzen Peter kaum entgegennehmen.

Das fragwürdige Selbstverständnis unserer derzeitigen, im kalten Krieg großgewordenen, militärischen Führungsspitze wird sich nur über die Jahre herauswachsen. Wenigstens hat der Virus der Wehrbeamtenmentalität nicht die jüngere „Generation Einsatz“ infiziert. Staatssekretär Christian Schmidt

räumt ein, dass es diesen „Generations- und Mentalitätsbruch“ noch zu verarbeiten gilt.³³ Nicht umsonst fordert zu Guttenberg in seiner epochalen Grundsatzrede vom 26. Mai eine Kultur der Transparenz, des Vertrauens und der Offenheit bei der Ansprache von Problemen und Missständen. Er wünsche sich ebenso, dass eine Kultur des Weichzeichnens und der Schönfärberei auf dem Dienstweg bald ausgedient habe.

Eine wahrlich wenig schmeichelhafte, dafür aber umso treffendere Analyse des befremdlichen Korpsgeistes unserer Armee der „Inneren Führung“ durch unseren Bundesminister der Verteidigung! Solche klaren und notwendigen Worte vom VBSK gewählt, hätten bestimmt nur zu reflexartigem Abwinken geführt. So aber blieb dem ein oder anderen vor Ort gesichteten General nur ungläubiges Staunen.³⁴



Welche Führungspersönlichkeiten benötigen unsere Streitkräfte neben Lösungen für die beschriebenen Ausrüstungsmängel? Da wäre zum Beispiel NATO Befehlshaber General Egon Ramms, dem man nachsagt, er sei der deutsche Soldat, der Afghanistan am besten kennt. Paradoxere Weise wird er seit Jahren von der bundesdeutschen Exekutive ignoriert. Oder sein ihm direkt unterstellter General, Stanley McChrystal.³⁵ Ein außergewöhnlicher Soldat, dessen erfolgversprechende Strategie „Embedded Partnering“ auch nach seiner Ablösung die einzige Perspektive für Afghanistan bleibt. Weshalb sie auch folgerichtig von seinem Nachfolger General Petraeus fortgeführt wird. Selbst wenn mehrere Bundesminister ihre Miturheberschaft an der Strategie des „Embedded Partnering“ beanspruchten, erst langsam wurden ihnen die Konsequenzen bewusst.³⁶

Leider hat auch hier unser neuer Verteidigungsminister sich zunächst durch eine falsche Lageeinschätzung unnötig angreifbar gemacht, indem er davon sprach, dass „Partnering“ nicht das Teilen der Isomatte mit den afghani-

schen Soldaten bedeute und auch keine höhere Gefährdung für die Truppe zu erwarten sei.³⁷ Nachdem ihm ComISAF McChrystal im April die Strategie persönlich in Berlin erklärt hatte, sprach er dann auch von „größeren Risiken“ und davon, dass es „sehr gefährlich“ sein werde.³⁸

Man wünschte sich auch hier, dass Minister zu Guttenberg seine Position nicht durch vorschnelle Aussagen schwächen würde, auch wenn er sie richtigerweise korrigiert, sobald er entsprechenden Kenntniserwerb erlangt. Womit wir endgültig bei den bundespolitischen Akteuren angekommen wären. Sie sollten 20 Jahre nach dem

Mauerfall endlich ihrer Verantwortung bewusst werden und militärische Fähigkeiten, die sie einfordern, mit aller Kraft finanziell und politisch unterstützen. Dazu bedarf es einer schonungslosen Analyse des Ist-Zustandes, wie sie neben zu Guttenberg, der von „kranken Strukturen, keiner Perspektive und einem Wasserkopf in Spitzenpositionen sprach“ auch der Bundesinnenminister de Mazière nach der Afghanistan Konferenz im Januar mit den Worten: „Neu ist, dass wir ein Ziel haben“, vorgenommen hat.³⁹ Neun ziellose Jahre ohne Perspektive in Afghanistan. Der Offenbarungseid! Immerhin sind die Zeiten des „Wir tun mal so als ob“ endgültig vorbei. Das

ist die Lehre von Kundus. Die Bundeswehr ist nicht eine für das Marketing der deutschen Rüstungsindustrie zuständige Laienschar, sondern eine weltweite Einsatzarmee. Man darf sie nicht am ausgestreckten Arm in Form der „kranken Struktur“ des Artikels 87b Grundgesetz verhungern lassen. Deshalb hat unser Verteidigungsminister explizit Art. 87a/87b GG in seiner Grundsatzrede vor der Führungsakademie angesprochen.³⁴ Wer „kämpfen können“ will muss diesen Selbstlähmungsprozess beenden.

Und das, liebe Frau Merkel, ist Chefsache.



FOTO: HERRT.

Sollten sich unsere Leser wundern, warum dieser Artikel im Stile einer wissenschaftlichen Arbeit mit Fußnoten gespickt ist, so gibt es dafür zwei Gründe.

Erstens: Der Redaktion wurde vorgeworfen, es mit den Fakten nicht so genau zu nehmen und gerne mal zu übertreiben oder gar zu polemisieren.
Zweitens: Wir wollen das Interesse für eine eigene Auseinandersetzung mit der Problematik wecken. Dafür sind die Fußnoten hilfreich, denn das Internet vergisst ja bekanntlich nie. In diesem Zusammenhang empfehlen wir auch den Film „Kein Schritt ohne Risiko“ aus der ZDF-mediathek. Er setzt sich mit den seelischen Belastungen von Soldaten im Auslandseinsatz auseinander.

- 1 SPIEGEL ONLINE 25.03.10 Kunduz-Affäre wird zum Problem der Kanzlerin
- 2 Falschbehauptung „Feindkontakt“ (Troops in contact – TIC) um Kampfflugzeuge von HQ ISAF zu erhalten. Keine Durchführung eines niedrigen Überfluges (Show of Force – SOF) gem. Einsatzregeln (Rules of Engagement – ROE). Falschbehauptung „unmittelbare Bedrohung“ (imminent threat). Kein Sichtkontakt zur Abwurfstelle. Keine Führungs-/Entscheidungsunterstützung vorgesetzter Dienststellen eingefordert. Keine Durchführung einer nachträglichen Schadensfeststellung (Battle damage assessment – BDA). Weder mit Bodentruppen, noch mit Drohnen (Unmanned Aerial Vehicle – UAV). Falschbehauptung, dass Drohnenoperatoren (KZO/Luna) Flugdienst- und Ruhezeiten unterliegen und deshalb kein BDA durchführten. WIKIPEDIA Luftangriff bei Kunduz bild.de 25.02.10 Vorschriften behinderten Oberst Klein
- 3 ZEIT ONLINE 08.03.10 Das Kundus-Syndrom
- 4 ZEIT ONLINE 19.03.10 Aus dem Innenleben des „Westwall-Bunkers“ SPIEGEL ONLINE 05.03.10 SPD wirft Bundeswehr-Generälen Vertuschung vor SPIEGEL ONLINE 18.03.10 Verteidigungsministerium wollte Wahrheit gezielt vertuschen sueddeutsche.de 08.09.2009 Merkel verbittet sich Kritik an Bundeswehr Die Bundeswehr April 2010 Notizen aus der Hauptstadt
- 5 ZEIT ONLINE 25.03.10 Der fehlerlose Minister
- 6 Jet-News 2/2008 Vom Kriege und Fremdschämen
- 7 SPIEGEL ONLINE 23.03.10 Bundesanwälte laden Oberst Klein vor
- 8 BerlinKontor 22.12.09 Westerwelle: Kein Krieg in Afghanistan
- 9 sueddeutsche.de 10.02.10 „Herr Westerwelle“ redet ein bisschen Tacheles
- 10 WELT ONLINE 14.03.10 Noch ein General muss in Rente
- 11 tagesschau.de 26.11.09 Kaum Transparenz im Verteidigungsministerium
- 12 FOCUS ONLINE AUGEN GERADEAUS! 16.06.09 Wenn schon, denn schon
- 13 SPIEGEL ONLINE 16.03.10 Bundeswehr braucht 600 Militärärzte
- 14 ZEIT ONLINE 04.03.10 Armee der Unverstandenen
- 15 Inspektorsbrief Heer 1/2010
- 16 dw-world.de 07.06.03 Anschlag in Kabul
- 17 Unterrichtung durch den Wehrbeauftragten 16.03.10 Jahresbericht 2009
- 18 ZEIT ONLINE 23.02.10 Bundeswehr bestellt mangelhafte Hubschrauber SPIEGEL ONLINE 03.08.09 Mängel an der Heckflosse
- 19 SPIEGEL ONLINE 17.08.09 Hoch und heiß
- 20 SPIEGEL ONLINE 11.12.09 Es ist ein Flugzeug
- 21 Deutscher Bundestag Drucksache 16/4254 01.02.07 Kleine Anfrage FDP-Fraktion CSAR Deutscher Bundestag Drucksache 16/4354 20.02.07 Antwort der Bundesregierung CSAR Deutscher Bundestag Drucksache 16/8097 13.02.08 Kleine Anfrage FDP-Fraktion CSAR Deutscher Bundestag Drucksache 16/8516 12.03.08 Antwort der Bundesregierung CSAR WIKIPEDIA Combat Search and Rescue WELT ONLINE 02.08.08 Bundeswehr könnte abgeschossene Piloten nicht retten
- 22 WIKIPEDIA F124
- 23 Jet-News 2/2009 Freundliches Desinteresse; Aus der Truppe – für die Truppe
- 24 WELT ONLINE 22.05.08 Der Luftwaffe laufen die Piloten weg
- 25 Handelsblatt 26.11.09 Bundeswehr droht ein Milliardenfiasko
- 26 FOCUS 13.02.10 „Peng!“ und „Bum!“
- 27 ZEIT ONLINE 15.03.10 Deutschland verdoppelt Rüstungsexporte
- 28 ARD-DeutschlandTREND: März 2010
- 29 ZEIT ONLINE 05.04.10 Guttenberg: Umgangssprachlich Krieg stern.de 09.04.10 Als der Krieg nach Selsing kam ZEIT ONLINE 22.04.10 Krieg ist plötzlich ein tröstendes Wort Die Bundeswehr 05/2010 Krieg oder kriegsähnlich, Kampf oder bewaffneter Konflikt
- 30 SPIEGEL ONLINE 19.04.10 Ermittlungen gegen Oberst Klein eingestellt
- 31 SPIEGEL ONLINE 07.06.10 Großzügige Bewertung
- 32 sueddeutsche.de 21.04.10 Der Unangreifbare
- 33 SPIEGEL ONLINE 19.08.10 Bundeswehr verzichtet auf Disziplinarverfahren gegen Oberst Klein
- 34 WIKIPEDIA Augiasstall
- 35 ZEIT ONLINE 04.02.10 Soldaten sollen denken
- 36 Stern 22.04.10 An der Heimatfront
- 37 SPIEGEL ONLINE 06.04.10 CDU will Soldatenausbildung prüfen
- 38 ZEIT ONLINE 04.03.10 Haubitze statt Bambi
- 39 FÜAK Bw 26.05.10 Grundsatzrede des Bundesministers der Verteidigung ZEIT ONLINE 17.06.10 Antreten zum Sparen
- 40 Stern 28.01.2010 Unterwegs mit ISAF Kommandeur, Stanley McChrystal
- 41 SPIEGEL ONLINE 08.03.2010 Der Ungefragte
- 42 Loyalt 5/2010 Die Offensive
- 43 Der Tagesspiegel 17.01.10 Wie funktioniert die neue Strategie?
- 44 SPIEGEL ONLINE 16.04.10 Mehr Risiko, mehr Kampf, mehr Tote ZEIT ONLINE 22.04.10 Welchen Sinn hat das Sterben
- 45 SPIEGEL ONLINE 21.04.10 McChrystal schwört Deutschland auf gefährliches Jahr ein
- 46 Reservistenverband 19.07.2010 Zu Guttenberg: „Bundeswehr hat kranke Strukturen“ ZEIT ONLINE 30.04.2010 Willemsens Jahreszeiten

GEDANKENFLIEGER

Kürzlich wurde ich in meiner Jagdstaffel von einem unserer jungen Piloten angesprochen. Er hatte Verständnisprobleme bezüglich fliegerischer Regeln für den Einsatzflugbetrieb: ROEs - Rules of Engagement. Schließlich steht in naher Zukunft sein erster taktischer Checkflug bevor, der bei Bestehen einer Waffenqualifikation gleichkommt. Diese Waffenqualifikation ist die Voraussetzung, um im Alarmrottenflugbetrieb eingesetzt zu werden.

Gemeinsam fischten wir den altherwürdigen „Combat Folder“ heraus. Ein zum Gebrauch im Jagdflugzeug bestimmtes Buch. Bestehend aus Verhaltensregeln in Klarsichtfolien eingeschweißt. Diese komprimierten Auszüge, basierend auf allen relevanten Vorschriften, sollen im Ernstfall für Klarheit sorgen. *Quasi: Die Bibel in Taschenbuchformat.* Natürlich bleibt im Ernstfall kaum Zeit für ein ausgiebiges Studium des „Combat Folders“. Deshalb müssen im Voraus die Entscheidungsoptionen mit den resultierenden Handlungssträngen und Abgrenzungen geistig durchexerziert werden. Wir begannen unser Selbststudium und befassten uns u.a. eindringlich mit den Definitionen von „hostile act“ und „hostile intent“, sowie deren Bedeutung während eines Krieges oder einer Krise. Wir entwickelten den nötigen Ehrgeiz, alle möglichen und unmöglichen Szenarien durchzuspielen und scheuten uns nicht Ratschläge von anderen alten Hasen einzufordern. Motto: Wie würden sie entscheiden? Eine anspruchsvolle und ausfüllende Tätigkeit, ganz ohne Joystick und Nachbrenner. Alle Unklarheiten wurden beseitigt, verbliebene Grauzonen ausgeleuchtet und getrennt in schwarz und weiß.

Abends im Bett dachte ich nochmals über diese Basisarbeit nach und wie wichtig sie ist als Fundament für eine zeit- und regelgerechte Ausführung von Befehlen. Auch im Sinne der Verfassung und des Völkerrechts. Doch dann kamen mir Zweifel, ob diese Regeln für alle gelten, ob sie jederzeit gebogen oder sogar gebrochen werden dürfen.



So schien ich gedanklich abzuschweifen und dachte zunächst an unseren ehemaligen Verteidigungsminister Herrn Struck. Er sagte 2003, bei damals noch ungeklärter Verfassungslage, er werde notfalls den Befehl zum Abschuss eines Passagierflugzeuges geben und dann von seinem Amt zurücktreten. *Damals vielleicht Grauzone. Zurücktreten. Na denn.*

Dann dachte ich an seinen Nachfolger Herrn Jung. Der sagte im September 2007, dass er seinen Piloten der QRA einfach befehlen werde, notfalls ein Passagierflugzeug abzuschießen. Das Luftsicherheitsgesetz war 19 Monate vorher vom Bundesverfassungsgericht gekippt worden, wegen des Verstoßes gegen Artikel 1 des Grundgesetzes. *Artikel 1: Die Mutter aller ROE's! Bestimmt keine Grauzone. Dies kam also einer Aufforderung zum Bruch der Verfassung gleich.* Herr Jung blieb Minister. Wenigstens wolle er, sollte er diesen Befehl jemals geben, zurücktreten. *Aha, kannte ich schon. Kommentar unserer Luftwaffengeneräle – keiner. Kommentar unserer Bundeskanzlerin – keiner. Kommentar unseres Bundespräsidenten – keiner. Ermittlungen der Bundesanwaltschaft? Fehlanzeige. Nur DBwV und VBSK beziehen eindeutig Stellung. Artikel 1 GG eine Grauzone?!*

Abschließend dachte ich an die Nacht am Kunduz-River im September 2009. Die Bundesanwaltschaft hat ermittelt und keinen Verstoß gegen Völkerstrafgesetzbuch oder Strafgesetzbuch erkennen können. Sie hat das Verfahren eingestellt. Das BMVg erkennt noch nicht mal Anhaltspunkte für ein Dienstvergehen. Dabei hatte Oberst Klein laut einem NATO Untersuchungsbericht mit seinem Befehl gegen zahlreiche ISAF ROE verstoßen. Auch habe er diverse Regeln zur Vermeidung von zivilen Opfern nicht eingehalten und offenbar falsche Angaben gemacht und sogar die Aufklärung behindert. *NATO - Kein Leichtgewicht. Global Player. Marktführer. Für die Firma arbeite ich auch. Als Angestellter des Subunternehmers Bundeswehr, Abteilung Luftwaffe. Hmmm ...zahlreiche Verstöße gegen ROE ...falsche Angaben ...Aufklärung behindert. Ermittlungen der Bundesanwaltschaft eingestellt. Grauzone?*

Das grübeln wich der Übermüdung. Morgengrauen. Aufstehen. *Heute Alarmrottendienst (QRA). Den „Combat Folder“ mit den ROEs vom Vorgänger entgegennehmen und auf Vollzähligkeit überprüfen. Wie immer. Im Laufe des Tages drei Übungsflüge auf der QRA. Hoffentlich. Renegade? Ach was. Und wenn? Die Rechtslage ist doch klar! Oder? Steht auch alles im „Combat Folder“.*
*Fliegerkombi rechte Beintasche.
Schwarz auf Weiß.
Als Backup.
Im Notfall.
Nur der Kombi ist grau.
Der Himmel sowieso.
Zurücktreten?
Ich?*

Niemals.

MÜDE? ERSCHÖPFT? UNKONZENTRIERT? DER KAFFEE ZUM LUTSCHEN MIT STIMULIERENDEM GUARANA

Weltweit nutzen Angehörige der Streitkräfte die positiven Eigenschaften der AirmenBeans Kaffee-Guarana Pastillen, bei Einsätzen und im privaten Bereich! Ab sofort gibt es die stimulierenden Genussstückchen auch in den Heimbetrieben auf Bundeswehr-Gelände. Bisher waren AirmenBeans nur in Piloten-Shops und Apotheken erhältlich!



**NUN AUCH
IN DEINEM
HEIMBETRIEB**



Guarana fördert Wachsamkeit, Ausdauer und Leistungsfähigkeit

AirmenBeans sind kleine Helfer, wenn's mal etwas länger dauert, stressiger oder vielleicht nicht so spannend ist, oder so richtig Leistung gefragt ist. In Zeiten erhöhten Leistungsbedarfs einfach 1 bis 2 Pastillen lutschen.

... oder einfach zum Genießen.

AirmenBeans Kaffee-Pastillen mit stimulierendem Guarana, die schmackhafte und wirksame Alternative zu Koffeintabletten.

Zuckerfrei, fettfrei und ohne Gelatine, daher auch für Diabetiker und Vegetarier geeignet.
(nur 1,43 cKal/Pastille, 1 BE = 30 Pastillen)

AirmenBeans BRUTA Trading & Marketing GmbH, 4810 GMUNDEN, AUSTRIA, office@AirmenBeans.com



Wer schon einmal an einem fliegerischen Untersuchungsausschuss „Board“ teilgenommen hat, weiß um Komplexität und mögliche formelle Fallstricke. Wir wollen auf den folgenden Seiten die Frage beantworten: Was darf ein Board, welche Regeln gelten, darf es auch mal fair sein?

Ein vor kurzem in einem nördlichen Geschwader durchgeführtes Board, auf das einige im Vorfeld meinten Einfluss nehmen zu müssen, warf Fragen auf - besonders zur Art und Weise der Durchführung.

Thomas Dohler, 02 im JaboG32, während seiner Verwendung beim FÜL für die Neufassung der ZDv 19/11 und ZDv 19/12 zuständig und Peter Dreist, Rechtsberater des Inspektors der Luftwaffe, haben einen lesenswerten Beitrag zu den neuen Vorschriften geschrieben, aus dem wir mit freundlicher Genehmigung der Autoren, die Passage zum Untersuchungsausschuss vorstellen.

Ein handfestes und truppentaugliches Werk, das gleichwohl nicht bei allen Insidern tief greifende Zweifel beseitigt.

Nach ZDv 19/11 (2008) Nr. 151 wird durch die in Nr. 150 aufgeführten Vorgesetzten über eine der in Nr. 146 vorgesehenen Maßnahmen unter Beachtung der Verfahrensbestimmungen

Mängel, besonders Mängel an Verantwortungsbewusstsein oder Willenskraft, unzureichende fachliche Kenntnisse oder Leistungen bestehen oder schwerere schuldhaft Verstöße gegen die für

auch „Board“ genannt) dient der Unterbreitung eines Entscheidungsvorschlages an den gemäß ZDv 19/11 (2008) Nr. 150 zuständigen Vorgesetzten und ist durch den in ZDv 19/12 Nr. 401 genannt

Der Untersuchungsausschuss

des Kapitels 4 der ZDv 19/12 (2008) und nach vorheriger Anhörung des Betroffenen entschieden. Die Maßnahme ist *schriftlich* zu erlassen und zu begründen. Eine Kopie ist in die Fliegerische Akte zu nehmen. Gegen die Maßnahme, die eine truppendienstliche Erstmaßnahme darstellt, ist der Rechtsbehelf der Wehrbeschwerde nach der Wehrbeschwerdeordnung¹ möglich.

In Fällen, in denen beim Inhaber einer Erlaubnis oder Berechtigung oder bei einem in der Ausbildung oder Schulung befindlichen Anwärter als LFB erhebliche charakterliche oder geistige

Sicherheit und Ordnung in der Luftfahrt erlassenen Bestimmungen oder andere die Flugsicherheit gefährdende Tatsachen festgestellt worden sind, ist von Vorgesetzten mindestens in der Dienststellung eines Regimentskommandeurs, eines Staffelp kapitäns einer selbstständigen Einheit oder eines Soldaten in vergleichbarer Dienststellung unverzüglich ein Untersuchungsverfahren nach ZDv 19/12 (2008) Nr. 402 ff. einzuleiten (Nr. 401); die Einleitung der Maßnahme ist auf dem Dienstweg der zuständigen Höheren Kommandobehörde oder nächsthöheren Dienststelle unter nachrichtlicher Beteiligung des nächsten Disziplinarvorgesetzten des Betroffenen zu melden. Der Untersuchungsausschuss (umgangssprachlich

ten Vorgesetzten einzuberufen. Er dient nicht der Herbeiführung einer Entscheidung, die bereits als Maßnahme mit dem Rechtsbehelf der Wehrbeschwerde selbständig angefochten werden könnte.

Die möglichen Entscheidungsvorschläge sind in ZDv 19/12 (2008) Nr. 403 abschließend aufgeführt. Welche weiteren Verfahrensschritte vorzunehmen sind, ist in ZDv 19/12 (2008) Nr. 404 – 407 geregelt. Die Mitglieder des Untersuchungsausschusses werden von den in Nr. 401 aufgeführten Vorgesetzten bestimmt. Die Teilnahme eines Mitglieds einer anderen Dienststelle kann bei deren vorgesetzter Kommandobehörde beantragt werden (ZDv 19/12 [2008] Nr. 408). Die Mitglieder des Untersuchungsaus-

¹ Wehrbeschwerdeordnung (WBO) vom 23.12.1956 (BGBl. 1956 I S. 1061) in der Fassung der Bekanntmachung vom 22. Januar 2009 (BGBl. 2009 I S. 81).

schusses dürfen nach ZDv 19/12 (2008) Nr. 410 nicht Disziplinarvorgesetzte oder Angehörige der vorgesetzten Kommandobehörde des Betroffenen sein. Die Zusammensetzung des Untersuchungsausschusses ist in ZDv 19/12 (2008) Nr. 409 geregelt. Die Mitglieder des Untersuchungsausschusses nach Nr. 409 a) bis e) sind stimmberechtigt, der Fliegerarzt, der ggf. hinzugezogene Psychologe und der Protokollführer sind es nicht.

Der Untersuchungsausschuss hat die Aufgabe, den Betroffenen in einer mündlichen Verhandlung anzuhören, die in der Verhandlung angeführten Tatsachen zu prüfen, zu bewerten und den nach Nr. 401 zuständigen Vorgesetzten einen Entscheidungsvorschlag zu unterbreiten. Vor der Unterbreitung des Entscheidungsvorschlages ist dieser dem Betroffenen zu eröffnen. Ihm

enthalten muss, regelt ZDv 19/12 (2008) Nr. 414.

Ein Antrag auf Ablehnung von Mitgliedern des Untersuchungsausschusses ist dem nach ZDv 19/12 Nr. 401 zuständigen Vorgesetzten grundsätzlich mindestens eine Woche vor der Verhandlung vom Betroffenen vorzulegen; befindet sich der Betroffene noch in der Ausbildung oder einer Schulung, verkürzt sich diese Frist auf zwei Tage. Die Entscheidung über die Ablehnung trifft der zuständige Vorgesetzte (ein Vorgesetzter nach Nr. 401) nach pflichtgemäßem Ermessen und gibt sie dem Antragsteller grundsätzlich mindestens zwei Tage (bei Soldaten in Ausbildung oder Schulung mindestens einen Tag) vor der Verhandlung schriftlich bekannt. Die Zurückweisung des Antrages ist zu begründen, die Stattgabe macht eine Begründung jedoch entbehrlich. Im Fall

Der Vorsitzende des Untersuchungsausschusses hat nach alldem eine zentrale Stellung und Verantwortung für die gesamte Durchführung des Untersuchungsausschusses. Vor Kurzem trat die Frage auf, welche Rechte und Befugnisse der Vorsitzende habe, da dies nicht ausdrücklich geregelt sei. Der Vorsitzende hat alle Rechte und Befugnisse, die zu einer sachgerechten Vorbereitung und Durchführung des Ausschusses im konkreten Einzelfall erforderlich sind. Er hat mithin die Befugnis, alle in den Ziffern I. – IX. der Anlage 2 zur ZDv 19/12 (2008) genannten Verfahrensschritte selbst vorzunehmen, zu veranlassen oder zu überwachen, die gesamte Verhandlung zu führen, Beweisstücke in Augenschein zu nehmen, Zeugen und Sachverständige zu benennen und beizuziehen, sie anzuhören und die Anhörung zu leiten, ggf. einzelnen



ist Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben (ZDv 19/12 [2008] Nr. 411). Der nach ZDv 19/12 (2008) Nr. 401 zuständige Vorgesetzte sorgt dafür, dass dem Vorsitzenden des Untersuchungsausschusses die in ZDv 19/12 (2008) Nr. 412 bezeichneten Unterlagen vorgelegt werden. Der Ausschussvorsitzende bestimmt den Termin für die Verhandlung des Ausschusses, der dem Betroffenen grundsätzlich mindestens zwei Wochen vorher schriftlich mitzuteilen ist. Befindet sich der Betroffene in der Ausbildung oder Schulung, verkürzt sich diese Frist allerdings auf 4 Tage. Welche Angaben die Mitteilung über den Verhandlungstermin des Untersuchungsausschusses an den Betroffenen

der Stattgabe kann ein anderes Mitglied für den Untersuchungsausschuss bestellt und die Frist zur Vorbereitung für den Betroffenen um einen angemessenen Zeitraum verlängert werden (ZDv 19/12 [2008] Nr. 415). Als Nachweis über die Verhandlung ist ein Protokoll gemäß Anlage 2 (Muster) zur ZDv 19/12 (2008) zu führen. Der in diesem Musterprotokoll festgelegte Ablauf der Verhandlung ist nach Nr. 416 einzuhalten. Das Protokoll ist nach Nr. 418 in die Fliegerische Akte aufzunehmen; die Mitglieder des Untersuchungsausschusses haben ebenso wie der Vorsitzende nach Nr. 417 über alle bei der Verhandlung bekannt gewordenen Tatsachen Verschwiegenheit zu wahren.

Ausschussmitgliedern das Wort zu erteilen und zu entziehen, den Detaillierungsgrad des Protokolls vorzugeben und dem Betroffenen sowie seinem Beistand eine sachgerechte Beteiligung an der Verhandlung zu ermöglichen, aber bei erkennbar sachwidrigem Agieren auch das Wort zu entziehen. Maßstab ist die sachgerechte Erledigung der Durchführung der Ausschuss-Verhandlung. Der Untersuchungsausschuss richtet seinen Entscheidungsvorschlag unter Einbeziehung aller bekannten Argumente am konkreten Einzelfall aus. Der Entscheidungsvorschlag kann dabei sowohl eine als auch mehrere Einzelmaßnahmen umfassen. So wäre z. B. das Ruhen einer Erlaubnis zum Führen von Luftfahrzeugen für drei Monate in

Fortsetzung von Seite 23

Verbindung mit dem Widerruf der Fluglehrerberechtigung denkbar. Soweit in Nr. 148 der ZDV 19/11 (2008) angeführt wird, dass in „begründeten Ausnahmefällen“ an Stelle des Widerrufs das Ruhen bzw. die Beschränkung einer Erlaubnis oder Berechtigung möglich ist, sollte nach dem Willen der Autoren der Vorschrift *nicht* von vorneherein festgelegt werden, dass der Widerruf die Regelmaßnahme und das Ruhen bzw. die Beschränkung einer Erlaubnis nur ausnahmsweise, nämlich in „begründeten Ausnahmefällen“ möglich sein sollte. Die Maßnahmealternativen sollten vielmehr grundsätzlich in jedem Fall alle in Betracht gezogen werden; welche Maßnahme dann konkret vorgeschlagen wird, muss von den tatsächlichen besonderen Umständen des Einzelfalls, der Schwere des Verstoßes und dem Grad der Gefährdung der Flugsicherheit sowie ggf. der folgerichtigen rechtlichen Bewertung abhängig gemacht werden.

Verschiedentlich ist die Frage aufgeworfen worden, an welchen Teilen der Verhandlung der Betroffene teilnehmen darf. Würde der Ausschuss eine selbstständig mit den Rechtsbehelfen der WBO anfechtbare Entscheidung treffen, geböte es das durch das Rechtsstaatsprinzip (Art. 20 Abs. 3 GG) garantierte Recht auf ein faires Verfahren, dass der Betroffene an der gesamten Verhandlung mit Ausnahme der Beratung des Untersuchungsausschusses über die

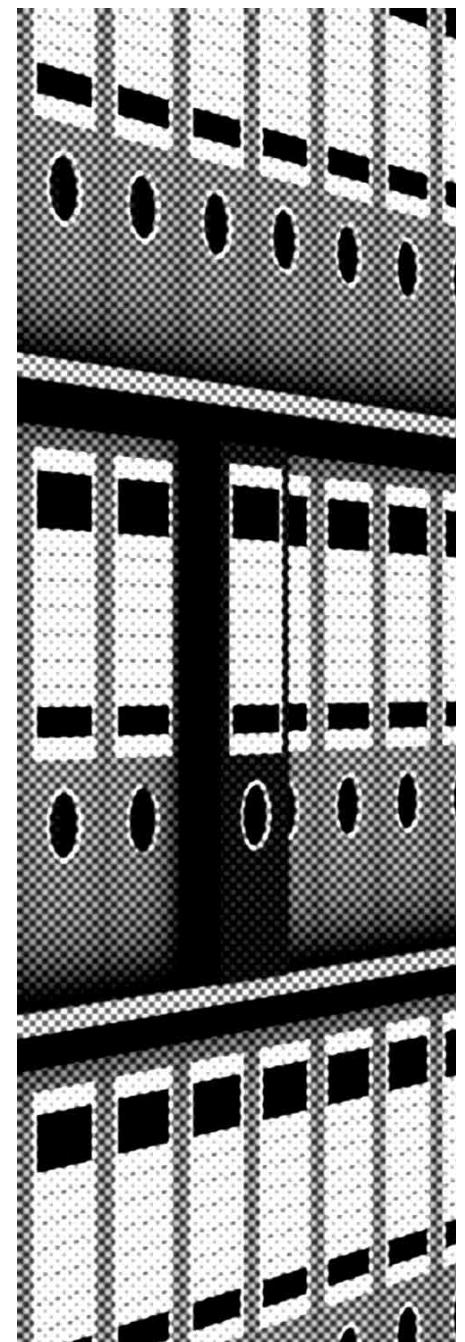
Verhandlung und Empfehlung teilnehmen dürfte. Da der Ausschuss aber dem später entscheidenden Vorgesetzten (dem nach Nr. 401 der ZDV 19/12 [2008]) nur einen Entscheidungsvorschlag unterbreitet, wäre es nicht zu beanstanden, wenn der Vorsitzende oder der Ausschuss gemeinsam dafür sorgen, dass der Betroffene und ein grundsätzlich zulässiger Beistand an solchen Teilen der Verhandlung nicht teilnehmen können, die seine Anwesenheit nicht erfordern.²

Fraglich ist ferner, ob negative Bewertungen einzelner fliegerischer Handlungen des Betroffenen mit „U“ (unqualified) durch den Fluglehrer in den sog. „grade sheets“, mit denen einzelne Flüge bewertet werden, nachträglich durch den Betroffenen bzw. seinen Beistand im Untersuchungsverfahren mit Aussicht auf Erfolg angegriffen werden kann. Diese Bewertungen werden nach dem Flug mit dem Betroffenen besprochen und ihm insofern bekannt gegeben; dabei handelt es sich um eine truppdienstliche Erstmaßnahme, die mit der Wehrbeschwerde angegriffen werden kann. Wird keine Wehrbeschwerde eingelegt, erwächst die Maßnahme nach einem Monat (§ 6 Abs. 1 WBO) in Bestandskraft. Im Untersuchungsverfahren können und müssen die bestandskräftigen Wertungen als Ergebnis einer Ermessenserwägung aus den „grade sheets“ dem Verfahren als ein (bestandskräftiges) Beweis-

mittel zugrunde gelegt werden. Sie sind selbst in einem zulässigen (weil rechtzeitig in Gang gesetzten) Wehrbeschwerdeverfahren, über das die Truppendienstgerichte oder der Wehrdienstsenat entscheidet, als Ermessenserwägungen nur begrenzt rechtlich überprüfbar, nämlich insofern, als das Gericht Ermessenserwägungen lediglich dahingehend überprüfen darf, ob die gesetzlichen Grenzen des Ermessens überschritten sind oder von dem Ermessen in einer dem Zweck der Ermächtigung nicht entsprechenden Weise Gebrauch gemacht wurde.³

² Vor dem In-Kraft-Treten der ZDV 19/11 (2008) und 19/12 (2008) am 27. März 2008 galt die ZDV 19/11 (1978), die in Nr. 125 Abs. 2 lediglich vorsah, dass die zuständigen Vorgesetzten nach Nrn. 509 – 512 zur Vorbereitung ihrer Entscheidung einen Untersuchungsausschuss einsetzen können; nur insofern bestand eine andere als die neu geschaffene Rechtslage. Nach Anlage 1/1 Abs. 9 der ZDV 19/11 (1978) war der Untersuchungsausschuss ein Gremium, dessen sich der zuständige Vorgesetzte zur Entscheidungsvorbereitung bedient; Zusammensetzung und Arbeitsweise des Untersuchungsausschusses konnten die TSK/das BWB in eigener Zuständigkeit regeln. Die Luftwaffe hatte dies in der LDV 230/1, „Überprüfung von Luftfahrzeugbesatzungsangehörigen und Verfahren für den Entzug einer Erlaubnis/Berechtigung und für die Ablösung von der Ausbildung/Schulung“ vom 28. Mai 1984, Neudruck Januar 1996, Kapitel 5, und Anlage 2 derart gemacht, dass für den Ablauf des Untersuchungsausschusses ein Musterprotokoll den Verfahrensgang vorgab. Dort war lediglich bestimmt, dass der Betroffene (ggf. mit seinem Beistand, dies kann z. B. ein Kamerad, ein Fluglehrer, ein Psychologe, anderer SanOffz/StOffz oder rechtlicher Beistand sein) bei der Feststellung der Personalien nach Ziffer I., der Stellungnahme des Betroffenen bzw. seines Beraters nach Ziffer IV., der Abschließenden Anhörung des Betroffenen nach Ziffer VI. sowie bei der Bekanntgabe des Entscheidungsvorschlages nach Ziffer VIII. präsent war. Insofern hat sich die Rechtslage nicht geändert.

³ Da der Soldat Staatsbürger in Uniform ist (§ 6 Satz 1 des Soldatengesetzes [SG]) und grundsätzlich die gleichen staatsbürgerlichen Rechte wie jeder andere Staatsbürger hat, hat er auch einen Rechtsanspruch auf fehlerfreie Ermessensausübung durch seine militärischen Vorgesetzten. BVerwG NZWehrr 2004, S. 259; BVerwGE 85, 55 = NZWehrr 1989, S. 106. Vgl. auch Klaus Dau, Wehrbeschwerdeordnung, Kommentar, 5. Aufl. München 2009, § 17, Rn. 31 u. 79.



FORCE MULTIPLIER



Strategischer Partner für Luftverteidigung.

Der Eurofighter Typhoon ist das modernste Mehrzweck-Kampfflugzeug der Welt und fliegt heute in den Luftstreitkräften Deutschlands, Großbritanniens, Italiens, Spaniens, Österreichs und auch in Saudi Arabien. Der Eurofighter Typhoon ist konkurrenzlos und wird allen Herausforderungen der Zukunft gerecht. Das bedeutet Sicherheit – heute und morgen. Piloten haben ihn entwickelt, um Überlegenheit und Flexibilität in der modernen Luftverteidigung bei schnell wechselnden Szenarien zu garantieren. Mit dem Eurofighter Typhoon besitzen Luftstreitkräfte das beste verfügbare Luftverteidigungssystem.



Gemäß GG Art 87a ist die politische und verfassungsrechtliche Grundlage der Bundeswehr die Verteidigung Deutschlands gegen äußere Bedrohungen. (siehe bundeswehr.de)

Die Luftwaffe schützt die deutsche Bevölkerung sowie militärische und zivile Einrichtungen durch die Wahrnehmung luftthoheitlicher Aufgaben. Sie trägt damit auch zur Handlungsfreiheit bei militärischen Operationen des Heeres und der Deutschen Marine bei. (siehe bundeswehr.de)

TRUST ME - I'M A PROFOESISONAL

Die Sicherstellung dieser im Grundgesetz geforderten Kompetenzen ist nun Aufgabe der Politik. Die zahlenmäßige Stärke der Streitkräfte und Ihre Organisation müssen sich hierbei aus dem Haushaltsplan ergeben. (GG Art 87a). Dieses „Budget“ ist also eine quantitative Limitierung des objektiv „Machbaren“.

Nun stellen wir uns einmal die Frage „**Was kann die Luftwaffe leisten?**“. Ich behaupte, dass das „Machbare“ einerseits durch eben dieses **quantitative Limit** (Quantität und Qualität der Ausrüstung, Stärke und Ausbildung der Truppe, etc.), andererseits durch ein **qualitatives Limit** beschränkt wird. Dieses qualitative Limit ist nicht ganz so leicht zu erfassen, weil schwer messbar. Gemeint ist hiermit der „Grad der Professionalität“. Um dies zu erklären, will ich erstmal definieren, was ein Profi ist:

„Im Allgemeinen erwartet man von einem Profi eine formale Qualifikation und eine höhere Leistung als von einem Amateur.“

Einem Profi werden professionelle Eigenschaften zugesprochen. Die Vorstellungen von Professionalität gehen im Allgemeinen mehr oder weniger weit über festgeschriebene berufliche Anforderungen hinaus: Es wird ein erhöhtes Maß an Kenntnissen, Fertigkeiten und Fähigkeiten, eine besondere Problemlösungskompetenz und eine ausgeprägte professionelle Distanz von einer Person erwartet, wenn sie – unabhängig von der Tatsache, dass sie über ihre Tätigkeit Einkünfte bezieht – als „Profi“ bezeichnet wird. Es bezeichnet auch eine Rollenerwartung. Dabei bezeichnet der Begriff solche Fähigkeiten, Kenntnisse oder Verhaltensweisen, die man in Bezug auf die Ausübung oder Durchführung einer Tätigkeit von einer Person (einem „Profi“) erwarten könnte, für die diese Tätigkeit den Schwerpunkt der beruflichen Arbeit bildet:

- die Fachkenntnis einer Fachkraft (in Abgrenzung zum Laientum oder auch zur umgangssprachlichen Verwendung des Begriffs Dilettant) und daraus folgend das Wissen um die Konsequenzen des eigenen beruflichen Handelns („Ein Profi weiß, was er tut.“) **sowie die Fähigkeit zur Ablehnung von Aufgaben, die aufgrund der eigenen Fähigkeiten nicht mit ausreichender Qualität bearbeitet werden können (Kenntnis der eigenen Fähigkeiten und Grenzen)**

• das Können (beispielsweise das professionelle Spiel eines Musikers)

• die Ausführung einer Tätigkeit durch Personen, die für diese eine zertifizierte Ausbildung nachweisen können.“

(Zitat/Quelle: „wikipedia.org“ / Winfried Berner: **Lexikon des Change Management**)

Wir sehen, dass mit dieser Definition ein professionelles Handeln über die reine berufliche Ausübung und Qualifikation hinaus geht (Leistungsbereitschaft)! Also wird unser qualitatives Limit bestimmt durch die Professionalität der Akteure (Soldaten) - oder in wie weit sie dazu bereit sind, über das reine Erfüllen der Aufgabe hinaus zu gehen. Und dies ist natürlich vor allem vom fliegerischen Personal zu erwarten, denn das sind ja wirklich Profis! Alle Offiziere sind Profis! Alle Soldaten sind Profis! Unser Berufsethos zwingt uns förmlich dazu, über das geforderte Maß hinaus zu streben!

Nun haben das quantitative Limit und das qualitative Limit die Eigenschaft sich gegenseitig, bis zu einem bestimmten Maß, zu substituieren!

Jetzt aber ein wichtiger Passus aus unserer Definition:

„...**Fähigkeit zur Ablehnung von Aufgaben, die aufgrund der eigenen Fähigkeiten nicht mit ausreichender Qualität bearbeitet werden können (Kenntnis der eigenen Fähigkeiten und Grenzen).**“

Daraus folgt:

Im Umkehrschluss folgere ich nun, dass es nicht professionell ist Forderungen zu stellen, die wissentlich über den (erkannten) Fähigkeiten liegen. Forderungen, die über dem Liegen, was das Mittel aus quantitativem Limit und qualitativem Limit (incl. Substitution) zulassen!

Damit sei jede Instanz der Führung bis hin zur Politik dazu aufgefordert in diesem Sinne professionell zu sein!

Unser qualitatives Limit ist erreicht! Demnach muss ergo entweder das quantitative Limit weiter hinausgeschoben, oder die Forderungen verringert werden, um das unprofessionelle Delta zwischen Forderung und Fähigkeit zu eliminieren!

Kampfjets gegen Eismassen

Frühlingsgefühle ganz anderer Art bescherte kürzlich die russische Regierung ihren Jagdbomberbesatzungen. Sie ließ Kampfflugzeuge Eisschollen angreifen. Dafür wurden nur die besten Piloten an Bord von 15 Kampf-Jets des Typs Suchoi SU-24 und SU-25 losgeschickt, um Flüsse in Ostsibirien von verkanteten Eismassen freizuschießen. Mit Raketen wurde das Eis gesprengt, damit das Wasser abfließen konnte. Ende der Eiszeit.



Auch in anderen Ländern wird ein harter Wettbewerb um den Platz im Cockpit ausgetragen.

Stunde null

Wer sich an die immer noch existierende NATO-Forderung von jährlich 180 Flugstunden / Jetcrew erinnert, wird sich über die im Juni 2010 ergangene Weisung vom Luftwaffenführungskommando verwundert die Augen reiben.

Bisher mussten mindestens 70 Flugstunden absolviert werden, um den Flugschein zu erhalten. Ab sofort reichen zur Verlängerung des militärischen Luftfahrzeugführerscheins nur noch 40 Flugstunden und zusätzlich 30 Stunden im Flugsimulator aus. Entgegen der üblichen Vorgehensweise sind die verwendeten Flugsimulatoren der Bundeswehr nicht vom Luftfahrtbundesamt (LBA) zertifiziert, und die dort absolvierten Stunden wurden bisher nicht als anrechnungsfähige Flugstunden zur Scheinverlängerung gewertet.

Ob dies noch den Bedürfnissen einer einsatztauglichen, schlagkräftigen Luftwaffe entspricht oder nur dazu dient, um im wahren Sinne des Wortes den Schein zu wahren, muss jeder für sich selbst beurteilen.

Von Enthusiasmus, Motivation und anderen Nichtigkeiten . . .

Als kleines Kind im deutsch-deutschen Grenzgebiet zur Mitte der 80er sah ich ständig Düsenjäger über meinen Kopf fliegen und baute aus Lego-Steinen diese nach. Eines meiner ersten großen Kinoerlebnisse war Top Gun und die vielen Bücher übers Fliegen verschlang ich schneller als meine Eltern sie nachkaufen konnten. Als sich mit zunehmendem Alter dann das Interesse auf Geschichte und Politik erweiterte, war meine Berufswahl schnell und einfach getroffen. Und genauso kam es dann auch: ich wollte in den Fliegerischen Dienst der Bundeswehr.

Aber was war da eigentlich gerade los? Kriege auf dem Bal-

und Bestimmung gefunden. Mein Waffensystem ist zwar so ziemlich das älteste was es in der westlichen Welt gibt, aber WIR haben noch was drauf! WIR haben uns auf unzähligen Übungen immer wieder beweisen können, WIR haben für erstaunte Jets der Generation 3+ den Sweep übernommen, WIR haben kampferprobten Israelischen Freunden gequälte Mundwinkel gezaubert, WIR haben bei einer Antrittsstärke von nur knapp 25 Besatzungen gleichzeitig den deutschen und den baltischen Luftraum überwacht, eine Übung im Ausland bestritten und neue Flugschüler am eigenen Platz ausgebildet. WIR hatten dabei auch Zeit für Staffelevents und gemeinsame private Unternehmungen. Und WIR



kan, IFOR/SFOR, und das viel zu pauschalisierte Feindbild des völkermordenden Serben konnten mich nicht von meiner Idee abbringen, mit meinem Dienst etwas Gutes für die freiheitlich-demokratische Grundordnung, für das Recht und die Freiheit nicht nur der Deutschen zu tun! Anders, ich wollte enthusiastisch „für Volk und Vaterland“ eintreten, Kameradschaft üben und anderen ein Vorbild sein! Das die Wahl eines Jetcockpits dabei nicht ganz ohne Eigennutz war, konnte mir sicher keiner übel nehmen und vage Kritik daran wirkte nur noch motivierender.

Mein Waffensystem ist zwar so ziemlich das älteste was es in der westlichen Welt gibt

Zeitsprung. Wir schreiben das Jahr 2010 und ich befinde mich bereits in der zweiten Hälfte meiner geplanten Dienstzeit. Lange Jahre habe ich in meinem Dienst tatsächlich Erfüllung

führen, ja man glaubt es kaum, mehrmals Auslandseinsätze in unseren Zweit- und Drittfunktionen durch. Dass dabei auch noch ein Familienleben stattfinden kann wirkt nun schon übertrieben, aber es ist wahr! Denn WIR sind immer wieder füreinander eingetreten!

Kürzlich wird in einem zuerst belanglosen Gespräch zwischen zwei Kameraden jedoch auf einen schleichenden aber gravierenden Missstand hingewiesen.

Beinahe nebenbei wird erwähnt, das von diesem WIR ja gar keine Rede mehr sein kann, dass man ja über den anderen kaum noch etwas weiß, geschweige denn, über seine Familie. Wie soll ich denn reagieren, wenn mich ein Kamerad, der mir nur wenige Stunden in der Woche auf dem Flur begegnet, danach fragt, ob ich für ihn einen Tag auf Alarmrotte übernehmen kann?

Ich hab´ ja schließlich meine knappe Zeit schon ganz anders verplant! Oder?

Ich will doch auch noch ein paar Minuten ausspannen, mich um meine Frau und die Kinder kümmern. Ich war doch in diesem Jahr schon 3 Monate im Auslandseinsatz und viele Wochen auf QRA. ICH muss ja auch noch mal 3 Wochen weg. ICH hab´ doch auch das Recht auf Privatleben! Oder nicht?

Interessenskonflikt zwischen Dienst und Privatleben

Jetzt kommen wir von einem relativ überschaubaren Interessenskonflikt zwischen Dienst und Privatleben schnell auf die persönliche Ebene. DER war doch noch nie weg! DER drückt sich doch sowieso wo er kann! Oh ja, schnell ist so etwas gesagt oder gedacht. Dieser Interessenkonflikt besteht aber auch innerhalb des dienstlichen Bereichs. Es gibt gerade durch die vermehrte dienstliche Belastung immer mehr solcher Situationen, durch die man demotiviert oder gar desillusioniert wird. Wenn die stets bemängelte Führung mal wieder jede Fehlentscheidung auf allen Ebenen mitträgt, oder eine andere nicht transparent kommuniziert, wenn die Politik unsere Daseinsberechtigung im Allgemeinen in Frage stellt, oder wenn eine bescheinigte Planungssicherheit sich plötzlich mal wieder einfach in Luft aufgelöst hat, dann zweifelt der eine oder andere von uns schon an seiner einstmalig so enthusiastischen Berufswahl. Noch mehr, wenn so etwas mehrmals vorkommt.

Nun sind die beiden oben genannten Gesprächspartner schnell zu der Überzeugung gelangt, es bliebe nur die Resignation. Das ICH kann gegen all diese Faktoren nicht antreten. Hoffentlich ist es bald vorbei, ICH habe ja nur noch so und so viele Jahre, wobei man zum Glück ja den BFD und Urlaub und solche Dinge noch abziehen kann! Und dann kann dieser ganze Saftladen von MIR aus hingehen wo der Pfeffer wächst...

STOPP! Jetzt reicht´s! WIR haben doch noch ein Instrument! WIR sind doch noch wer! Was glaubt ihr eigentlich, was dieses Heft hier ist?! Es gibt sie noch, die Kameraden, die Enthusiasten, diejenigen, die sich für andere einsetzen! Der VBSK, genau wie der DBwV und die anderen Vereine versuchen ständig, EUCH zu helfen!

Aber ohne Zuarbeit und ohne Unterstützung von unten ist keine Interessenvertretung möglich. Auch wenn zur Zeit die Probleme „nur“ im Auslandseinsatz lebensbedrohlich sind, so sind es doch hier zuhause gravierende Umwälzungen für viele von uns. Ohne eine Lobby sind WIR jedoch nur eine Zahl auf dem Papier, und die wird immer kleiner.

Sprecht Eure Sorgen an, Macht Eurem Unmut Luft, sonst geht das WIR vor die Hunde! Eine „Gewerkschaft“ im weitesten Sinne ist für UNS da, und lebt nur von UNS!

In meiner Kindheit war das ganz einfach: wer ständig drinnen sitzt, kann sich draußen nicht behaupten!

Tja, die gute alte Zeit...

Nobody



Inübungshaltung

Eigentlich wollten wir hier ein Streitgespräch Pro & Contra Inübungshaltung führen. Nach einem längeren Gedankenaustausch kam die Redaktion zum Ergebnis dies nicht zu tun. Richtig gelesen: Es ist nicht die Aufgabe des VBSK die Inübungshaltung erneut zu rechtfertigen. Schließlich haben wir das schon mehrfach in unserer Jet-News getan. Zuletzt in der Jet News 1/2009 mit dem Artikel *Eisberg in Sicht*.

Beschämend hingegen, dass es unsere Luftwaffenführung die letzten Jahre versäumt hat, die Problematik Inübungshaltung offensiv anzugehen. Anstatt ein schlüssiges Konzept vorzu-

legen, das nachhaltig die Inübungshaltung sichert und ihre Sinnhaftigkeit vermittelt, hat man nach dem Motto: „Augen zu und durch“ weitergewurstelt. Die Folgen sind bekannt. Die verbliebenen Nicht-Eurofighterergeschwader (Büchel, Lechfeld, Schleswig, Wittmund) werden durch jeweils bis zu 60 Inübungshalter gelähmt. Und auch auf Eurofighter ist schon die Inübungshaltung eingeführt, obwohl noch nicht mal ein Geschwader voll einsatzfähig ist.

Da vermitteln die kürzlich vernommenen Überlegungen der Luftwaffenführung, die PC-21 als Flugzeug zur Inübungshaltung zu nutzen, oder mal schnell bei der Lufthansaschule in Bre-

men die Möglichkeit von Kapazitäten auszuloten um die Inübungshaltung zu retten, den Eindruck eines panikartigen Aktionismus. In der Zeitrechnung nach der Grundsatzrede des Bundesverteidigungsministers, sind dies völlig utopische Überlegungen.

Der Zug ist abgefahren. Schade! Denn die Luftwaffe braucht die besten Führungskräfte. Die werden ihre Karriere nicht mit einer Gehaltskürzung im Sinne von „Bundeswehr minus Karriere punkt de“ durch Streichung der Fliegerzulage bezahlen wollen.



Hans-Joachim Ahnert
Kaiser-Wilhelm-Ring 17
40545 Düsseldorf

- VERBANDSANWALT -

Tel.: 0211 - 588 64 00 / Fax.: 0211 - 558 64 10 / e-mail: ahnert@lawplus.de

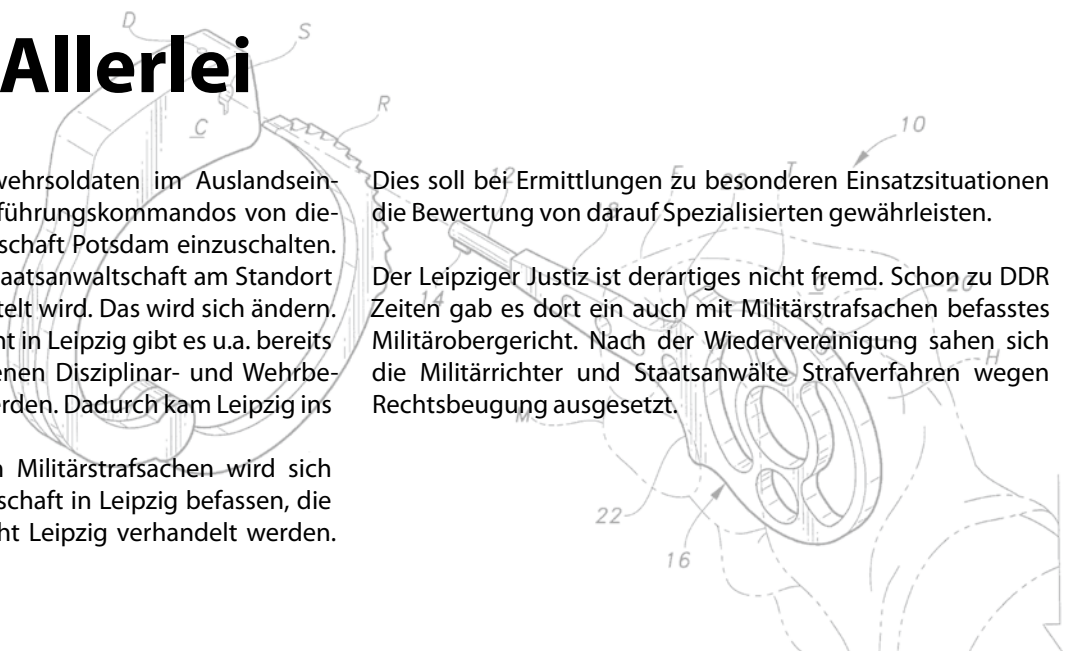
Leipziger Allerlei

Bei Straftaten von Bundeswehrsoldaten im Auslandseinsatz ist am Sitz des Einsatzführungskommandos von diesem zunächst die Staatsanwaltschaft Potsdam einzuschalten. Von dort geht der Fall an die Staatsanwaltschaft am Standort des Soldaten, gegen den ermittelt wird. Das wird sich ändern. Beim Bundesverwaltungsgericht in Leipzig gibt es u.a. bereits zwei Wehrdienstsenate, vor denen Disziplinar- und Wehrbeschwerdesachen verhandelt werden. Dadurch kam Leipzig ins Gespräch.

Mit auslandseinsatzbezogenen Militärstrafsachen wird sich zukünftig nur die Staatsanwaltschaft in Leipzig befassen, die vor dem Amts- und Landgericht Leipzig verhandelt werden.

Dies soll bei Ermittlungen zu besonderen Einsatzsituationen die Bewertung von darauf Spezialisierten gewährleisten.

Der Leipziger Justiz ist derartiges nicht fremd. Schon zu DDR Zeiten gab es dort ein auch mit Militärstrafsachen befasstes Militärobergericht. Nach der Wiedervereinigung sahen sich die Militärrichter und Staatsanwälte Strafverfahren wegen Rechtsbeugung ausgesetzt.

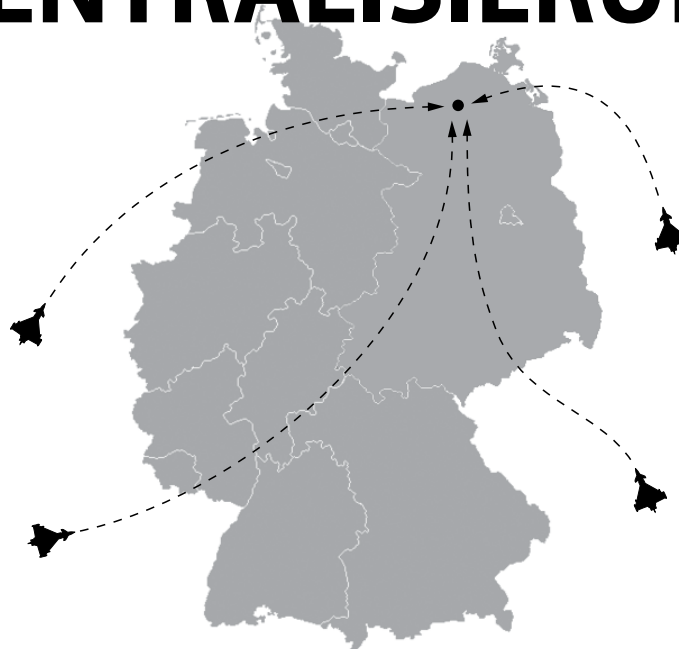


Seit März 2010 betreibt die Luftwaffe die Zentralisierung des Flugbetriebes EUROFIGHTER in Rostock/Laage mit dem Ziel, den tief im Dreck sitzenden „Eurofighter-Flugbetriebs-Karren“ aus dem gleichen herauszuziehen. Der grob umrissene Gedankengang, der dahinter steht, ist ungefähr so zu beschreiben: die bisherige obere Management-Ebene der Luftwaffe wollte an vielen Baustellen gleichzeitig präsent sein, hat keine Schwerpunkte gesetzt und wollte mit dem Eurofighter-Programm an mehreren Standorten „so ziemlich alles“ – „so ziemlich sofort“ machen. Nach dem Personal-Wechsel in dieser Management-Ebene fanden schließlich die Operateure gehör. Es fand ein Sinneswandel statt und es wurde die Handbremse gezogen und der Anker über Bord geworfen. Die meisten Eurofighter-Projekte sind bis auf weiteres auf „stand-

So erfliegen die Neuburger Piloten ihre Flugstunden und erhalten ihre mageren Fähigkeiten teils auf der QRA(I), teils in Rostock/Laage und teils in Nörvenich – wo 2 Eurofighter zur Truppenerprobung stehen gelassen wurden. Ein Gefühl von „Luftwaffen-Nomaden“ hat sich in den Köpfen der Piloten breit gemacht. Der Zusammenhalt in der fliegenden Staffel ist nicht mehr wahrzunehmen. Die Kombination von Auslandseinsätzen, Lehrgängen, QRA(I)-Diensten und die Zentralisierung des Flugbetriebes in Rostock/Laage führt dazu, dass in der eigenen Staffel nur ein bis zwei Piloten Dienst tun.

Das übergeordnete Ziel der Luftwaffe mag ein hohes sein und mittelfristig hoffentlich auch erreicht werden. Für unser Jagdgeschwader 74 bedeutet der Weg dorthin kurzfristig einen

ZENTRALISIERUNG



EUROFIGHTER

by“, der Flugbetrieb wurde in Neuburg und Nörvenich mit dem Eurofighter eingestellt bzw. erst gar nicht richtig aufgenommen. Eine Ausnahme stellt die QRA(I) in Neuburg dar, die mit der Minimalanzahl von Flugzeugen und lediglich mit nur rund 40% der möglichen Übungsflüge aufrecht erhalten wird.

Das übergeordnete Ziel der Luftwaffe mag ein Hohes sein und mittelfristig hoffentlich auch erreicht werden.

Alle anderen Flugzeuge aus Neuburg und Nörvenich wurden nach Rostock/Laage überführt, um dort den besagten Flugbetrieb zu zentralisieren. Das soll dazu führen, dass zunächst die benötigten Piloten für das neue Waffensystem ausgebildet werden und dann erst die Einsatzverbände mit einer ausreichenden Anzahl von Piloten und Luftfahrzeugen ausgestattet werden.

Flugstundenverlust für den durchschnittlichen Piloten und die Tatsache, dass wir in der taktischen Ausbildung der Besatzungen im besten Fall auf der Stelle treten.

Wie bei vielen Tälern zuvor bleibt den „neuen Nomaden der Lüfte“ nichts anderes übrig, als allen Management-Ebenen über uns zu vertrauen und zu hoffen, dass der sich in Sichtweite befindende Knoten im Flugbetrieb bald platzt und nicht eine neue Blockade im System bedeutet.

In diesem Sinne –

Nobody

MALE UAV System Heron fliegt am Hindukush-Himmel

Die Nutzung von Unmanned Aerial Systems (UAS) gewinnt vor dem Hintergrund aktueller und zukünftiger Einsätze erheblich an Bedeutung. Dieses führte zur Konzeption des Systems zur abbildenden Aufklärung in der Tiefe des Einsatzgebiets (SAATEG), das darauf abzielt, den streitkräftegemeinsamen Aufklärungsbedarf abzudecken. Das System leistet damit nicht nur einen Beitrag zur Informationsüberlegenheit, sondern verbessert auch den Schutz der eigenen Kräfte.

Für das Projekt SAATEG MALE war zunächst die Beschaffung einer marktverfügbaren Lösung geplant. Da sich diese kurzfristig nicht umsetzen ließ, entschied sich die Leitung des Bundesverteidigungsministeriums den Soldatinnen und Soldaten in Afghanistan im Rahmen eines Dienstleistungsvertrages mit der Firma Rheinmetall Defence Electronics als Zwischenlösung das israelische UAS Heron zur Verfügung zu stellen. Die Entscheidung für diese Zwischenlösung hält Optionen für spätere Beschaffungen von weiteren oder anderen Unmanned Aerial Systems offen.

Das in der Heron-Grundversion bereits von den israelischen Streitkräften beschaffte UAS wurde im Sommer 2006 während des Libanon-Krieges mit Erfolg eingesetzt. Auch die Streitkräfte anderer Staaten, wie z. B. Australien, Brasilien, Frankreich, Indien, Kanada und Türkei haben dieses System zum Teil bereits seit Jahren im Einsatz.

Die deutsche Version verfügt über eine stabilisierte elektrooptische Nutzlast mit Wärmebildgerät, Tagsichtkamera und Laser Pointer sowie einem Synthetic Aperture Radar (SAR) mit Ground Moving Target Indicator (GMTI). Die Kommunikation mit der Bodenkontrollstation erfolgt entweder direkt über eine gerichtete Funkverbindung oder bei größeren Distanzen über eine Satellitenverbindung.

In Afghanistan befinden sich zwei Bodenkontrollstationen von denen jeweils eine für den Einsatz des Heron benötigt wird. Die zweite Bodenstation dient der Systemabstützung



Foto : Rheinmetall Defence

oder wird für den Einsatz eines zweiten Fluggerätes verwendet.

Eine weitere Besonderheit des UAS Heron ist das automatische Start- und Landeverfahren, das im Normalbetrieb GPS gestützt funktioniert. Zur Erhöhung der Sicherheit gibt es zwei Range Auto Positioning Systeme, die den automatischen Landeanflug des Fluggerätes bei einem Ausfall des GPS über Laser und Videokamera ermöglichen.

Für die SAATEG Zwischenlösung werden von Rheinmetall Defence als Hauptauftragnehmer zwei Heron Systeme mit drei Fluggeräten, die von der Firma Israel Aerospace Industries hergestellt wurden, im Rahmen eines Dienstleistungsvertrages bereitgestellt. Neben der logistischen Vollbetreuung im Einsatzgebiet ist auch die Ausbildung des Luftwaffenpersonals im Auftrag enthalten. Der Vertrag wurde im Oktober 2009 mit einer Laufzeit von zunächst einem Jahr geschlossen; danach besteht die Option auf eine Verlängerung um zwei Jahre, die inzwischen ausgeübt wurde. Nach Aufbau der Infrastruktur und Installation des Systems in Afghanistan, wurde der Flugbetrieb im März 2010 aufgenommen.

Rheinmetall Defence als zertifizierter Luftfahrtbetrieb ist verantwortlich für die komplette technische und logistische Betreuung sowie den Erwerb der deutschen Verkehrszulassung. In Afghanistan stellt Firmenpersonal der Rheinmetall Defence die Verfügbarkeit des gesamten Heron-Systems 24 Stunden am Tag, sieben Tage in der Woche sicher. Die Luftwaffe hat die flugbetriebliche und operative Verantwortung. Die neuen unbemannten Luftfahrzeuge vom Typ Heron wurden der „2. Fliegenden Staffel UAS“ des Aufklärungsgeschwaders 51 „Immelmann“ unterstellt.

Im Rahmen der System Einführung des UAS Heron wurden und werden Piloten der Luftwaffe sowie der Rheinmetall Defence in Israel zum Air Vehicle Operator (AVO) ausgebildet. Der Lehrgang ist ähnlich einem Typerting aufgebaut. Nach ca. 3 Wochen Theorie- und Systemschulung beginnt die allgemeine Simulatorphase. Beide Ausbildungsabschnitte finden in der Nähe des internationalen Flughafens Ben Gurion in Tel Aviv statt. Die anschließende Realflugphase wird auf dem ca. 60km entfernten Flugplatz Ein-Shemer durchgeführt. Parallel zu den Realflügen werden dort auch die Notfallverfahren im Simulator trainiert. Nach ca. 10 Wochen Ausbildung erhält man nach zahlreichen schriftlichen Prüfungen sowie Checkflügen das begehrte Zertifikat zum Heron Air Vehicle Operator.

Wie unterscheidet sich nun das Pilotieren eines UAV vom Fliegen eines „echten“ Flugzeuges?

Grundsätzlich kann der Heron manuell mittels einer Fernsteuerung geflogen werden. Die Ausbildung zum manuell fliegendem „External Pilot“ ist für die deutschen AVOs jedoch nicht vorgesehen. Die Tätigkeit des AVO erstreckt sich folglich nicht auf



Heron auf dem Taxiway in Afghanistan - Foto : Michael Bertram / PIZ Luftwaffe

das direkte Bedienen der Steuerflächen, vielmehr ist er für das Programmieren und Überwachen des Autopiloten verantwortlich.

Alle Flugphasen, einschließlich Start und Landung, werden vollautomatisch vom Autopiloten durchgeführt. Der Grad des Automatismus ist wählbar, eine rein manuelle Steuerung ist jedoch nur ein Notbetrieb und üblicherweise nicht vorgesehen. Zur Überwachung des eigentlichen Fluggerätes, worauf der Pilot bis dato beschränkt war, kommen die Überwachung und die Bedienung sowie das Abarbeiten von Notfällen in der Bodenstation und den diversen Sende- und Empfangseinrichtungen hinzu. Daher ist die Notfallcheckliste des Systems merklich umfangreicher als man es von einem bemannten Luftfahrzeug gewohnt ist. Durch die physische Trennung von Cockpit und Flugzeug fehlen dem Piloten somit auch die gewohnten Sinneseindrücke wie Motorgeräusch, Fluglage/Beschleunigungen (Hosenbodengefühl) oder Steuerdrücke dem Piloten. Zu den geforderten Systemkenntnissen des Fluggerätes kommt ein umfangreiches Wissen bezüglich des Gesamtsystems (UAV – Bodenstation – Sende/Empfangs Terminals) und deren komplexen Wechselspiels hinzu. Ergänzt wird dieses technische und fliegerische know how durch die einsatztaktischen Grundsätze der abbildenden Aufklärung mittels unbemannter Fluggeräte. Für den Jetpiloten ist das Kolbentriebwerk anfänglich ungewohnt wie auch das signifikant langsamere Geschwindigkeitsspektrum weit diesseits der Schallmauer. Doch gerade diese langsame Geschwindigkeit gestattet eine hochgenaue Luftaufklärung in Echtzeit, die ein wesentlicher Vorteil der UAS Systeme ist.

Der Spezialist in Sachen Aufklärung ist der Payload Operator (PO). Der PO bedient die Aufklärungsmittel, im speziellen die Kameras und IR Sensoren, und hält Verbindung zu den verschiedenen Bedarfsträgern. Durch diese direkte Verbindung zum Bedarfsträger, teilweise mit einem Verbindungsoffizier vor Ort in der Bodenstation, kann das UAV direkt und zielgerichtet für die Unterstützung der am Boden operierenden Kräfte eingesetzt und das Einsatzprofil auch während des Fluges adäquat angepasst werden. Die Ausbildung zum PO findet ebenfalls in Israel statt und dauert ähnlich lange wie die Ausbildung des AVO.

Die Herausforderung ein UAV zu steuern ist mit Sicherheit eine ganz andere als bemannte Flugzeuge zu fliegen. Aufgrund der Systemkomplexität und der engen operativen Zusammenarbeit mit den diversen Bedarfsträgern aber mit Sicherheit keine kleinere. Ebenso spannend gestaltet sich auch die Teilhabe am Implementierungsprozess unbemannter Luftfahrzeuge in die deutsche Vorschriften- und Gesetzeslage. Ein zukunftsweisender Prozess, der die Luftfahrt wie wir sie kennen nachhaltig verändern wird. Im Gegensatz zu Israel, wo man als „Fußgänger“ zum UAV Piloten ausgebildet werden kann, ist hierzulande das Vorhandensein eines militärischen Luftfahrerscheines beziehungsweise für die AVO's der Rheinmetall Defence eine Berufspilotenlizenz inklusive Instrumentenflugberechtigung erforderlich.

Sehr geehrter Herr Wassmann,

als ehemaliger Flieger habe ich mit Bestürzung die derzeitige Situation der Luftwaffe, wie sie in den Artikeln ihrer Zeitung „Jet-News“ beschrieben wird, zur Kenntnis genommen. Bei diversen Ehemaligentreffen konnte ich im Gespräch mit aktiven Kampfjetbesatzungen feststellen, dass Ihre Schilderungen der Realität entsprechen.

Die aktuelle Situation der Luftwaffe erinnert mich an jene schwierige Zeit der Jahre 1942/43. Ähnlich wie heute gelang es der damaligen Luftwaffenführung nicht, sich auf eine völlig neuartige Lage einzustellen. Man hatte zu komplexe Waffensysteme entwickelt, die dann auch nicht in der notwendigen Stückzahl beschafft werden konnten. Abgesehen davon hatten unsere Führer die Realität einer neuen militärischen Bedrohungslage nie verarbeitet und es daher versäumt, die Luftwaffe neu auszurichten. Somit wurden deutsche Luftstreitkräfte praktisch überflüssig. Gleichzeitig litt das Heer unter erheblichem Personalmangel.

Damals wurde eine kreative Lösung gefunden, die auch heute den Fortbestand der Luftwaffe ermöglichen könnte – die Luftwaffenfelddivisionen. Luftwaffensoldaten bildeten Einheiten, die wie Heeresdivisionen eingesetzt wurden. Zugegeben, viele dieser Verbände waren wenig erfolgreich, vor allem wegen mangelhafter Ausbildung, schlechter Ausrüstung und überforderter Führung. Einige jedoch, wie zum Beispiel die 12. Luftwaffenfelddivision, konnten großartige Siege erringen.

Wie ich aus den persönlichen Gesprächen mit Luftwaffensoldaten entnehmen konnte, legt die Bundeswehrführung bereits seit geraumer Zeit keinen großen Wert mehr auf die Anzahl der bereitgestellten Flugstunden, dafür aber auf eine umso intensivere allgemeinmilitärische Ausbildung. Dies dürfte die Aufstellung von Luftwaffenfelddivisionen sehr erleichtern.

Schließlich gibt es innerhalb der Luftwaffenführung offenkundig schon seit längeren Bestrebungen in dieser Richtung tätig zu werden. Als Beweis führe ich die Verwendung des Personals der Flugabwehrraketengeschwader 1 und 2 im verwendungsfremden bodengebundenen Kampfeinsatz im Brennpunkt Kunduz an. Sie leiten dort die Ausbildung, Beratung, Begleitung und den weiteren Aufbau der afghanischen Streitkräfte im Rahmen der von General McChrystal entwickelten Strategie des Partnering und schreiten somit „Seit ´ an Seit ´“ mit unserem afghanischen Bündnispartner. Diese dort gezeigte Tapferkeit und Entschlossenheit nötigt uns allen Respekt ab.

Wenn Sie als Vertreter des VBSK und andere engagierte Fürsprecher der Luftwaffe sich dann noch erfolgreich für eine dem deutschen Heer vergleichbare Ausstattung mit schwerem Gerät einsetzen könnten, stünde einem Erfolg der neuen Luftwaffenfelddivisionen nichts mehr im Wege. Ich könnte mir die schneidigen jungen Männer der heutigen Luftwaffe sehr gut auch in einem Kampfpanzer Leopard 2A6M vorstellen.

Herr Wassmann, ich wünsche Ihnen viel Erfolg bei Ihrem Einsatz für eine neue, erfolgreiche, zukunftsorientierte Luftwaffe,

Ihr Richard Saunders

TRADITIO



Deutschland 2010. Wir sind seit 1945 erstmalig in einen Krieg verstrickt. Die fliegenden Kampfverbände der Luftwaffe werden nacheinander abgewickelt. Aircrews werden in artfremden Verwendungen in Kriegsgebiete geschickt. Die Wehrpflicht steht zur Debatte. Die Bundeswehr soll um ca. 80.000 Mann verkleinert, effizienter ihrem Auftrag nachkommen.

Eigentlich Themenfelder die hervorragend dafür geeignet sind, dass sich die Vielzahl der fliegenden Traditionsvereinigungen zu Wort melden könnten – nein müssten. Schließlich sind dort nicht nur die Aufbaugeneration und die nachfolgenden kalten Krieger der Bundesluftwaffe verankert, sondern auch weltkriegserfahrene Altvordere. Sie alle könnten mit ihrer Lebenserfahrung die Diskussionen bereichern. Doch leider herrscht, um es im Fliegerjargon auszudrücken, absolute Funkstille auf dem Äther. Ob dies aus Desinteresse, Unkenntnis der Realität, Überforderung, falsch verstandener Loyalität oder aus Pietät geschieht können wir nicht beurteilen.

Was waren das noch für Zeiten, als 2005 dem Jagdgeschwader 74 der Traditionsname „Mölders“ entzogen wurde. Die Leserbriefspalten der regionalen und überregionalen Presse waren gefüllt mit Protestbriefen. Die Leitartikler der streng hierarchisch organisierten Traditionsverbände vermittelten einem das Gefühl, dass die Ehre einer ganzen Fliegergeneration beschmutzt sei. Der Namensentzug hat damals wohl mehr an den Grundfesten der Wertvorstellungen und Überzeugungen gerüttelt als die diesjährige Kriegserklärung Richtung Hindukusch. Denn nach Kommentaren zu den

oben genannten Themenfeldern sucht man in den einschlägigen Publikationen der Traditionsverbände vergebens.

Stattdessen generiert man sich als Sprachrohr der militärischen Führung und gefällt sich in Lobpreisungen über zukünftige fliegende Waffensysteme, deren Funktionsfähigkeit und Relevanz jedoch nicht nur von den zukünftigen Bedienern in Frage gestellt werden, sondern auch von unserem Verteidigungsminister.

In Zeiten der Unsicherheit und Unruhe in den fliegenden Verbänden würde sich die aktive Aircrew über die eine oder andere Wortmeldung der Ehemaligen freuen, welche gerne auch pointiert oder provozierend sein darf.

Schließlich soll Tradition ja die Weitergabe des Feuers und nicht die Anbetung der Asche sein.

Wie schon in der Jet News 2/2008 in den beiden Artikeln *Der Schein trägt* ausführlich beschrieben, gibt es erhebliche Probleme bei der Umschreibung von militärischen Fluglizenzen in zivile Fluglizenzen nach europäischen Joint Aviation Requirements- Flight Crew Licensing (JAR-FCL).

Wie aus dem Nichts

Das Luftfahrtbundesamt (LBA) in Braunschweig zeigt sich weiterhin uneinsichtig, legt die Umschreiberichtlinien seit Jahren ungewöhnlich destruktiv für Militärluftfahrzeugführer aus und weigert sich, den im Gesetz vorgesehenen Ermessensspielraum entsprechend zu nutzen. Ob die Luftwaffenführung bisher ernsthaft an einer Lösung dieses Problems interessiert war, ist unbekannt.

Betraff es doch scheinbar nur eine Klientel, die langfristig nicht von Interesse für die Luftwaffe schien. BO-41 und Zeitsoldaten die nach ihrer Dienstzeit im Mangelberuf ziviler Fluglehrer tätig werden wollten und händeringend von den Flugschulen gesucht werden. Nicht zuletzt wegen ihrer vorzüglichen fachlichen Qualitäten.

Völlig überraschend wurden nun die uniformierten Fluglehrer, die gemeinsam mit zivilen Fluglehrern an der Lufthansa Schule (LFT) in Bremen und Phoenix, Arizona den Nachwuchs der Transportflieger/Flugbereitschaft ausbilden, von derselben Problematik heimgesucht. Sie dürfen nämlich schon seit vielen Monaten nicht mehr im Cockpit als Fluglehrer tätig sein. Zwar wird die fliegerische Ausbildung der Flugschüler erfreulicherweise JAR-FCL konform durchgeführt. Doch sind die bisherigen militärischen Fluglehrerstunden der Fluglehrer

wertlos und werden vom LBA nicht auf die gemäß JAR-FCL geforderten 2000 zivile Fluglehrererfahrung angerechnet.

Somit sind sie nicht berechtigt als Ausbilder gemäß JAR-FCL tätig zu sein und können dadurch nur sehr schwer steuernd auf die fliegerische Grundausbildung Einfluss nehmen. Die Ausbildung wird erheblich teurer, da zusätzlich zivile Fluglehrer eingestellt werden müssen.

Deshalb thematisierte am 04. Juni 2010 der damalige Kommandeur des Lufttransportkommandos, General Ahrens, als Gastredner anlässlich der Graduierung der Bundeswehrflugschüler Klasse 08/08 bei der LFT, diesen unerfreulichen Zustand. Hoffentlich führt die nun entstandene Betroffenheit beim Lufttransportkommando zu einer erneuten Anstrengung der Luftwaffenführung, um diesen Missstand zu beenden.

Die Jet-News wies auf diese Fehlentwicklung schon vor 2 langen Jahren hin. Offensichtlich ohne Erfolg.



FOTO: FABRICIO JIMENEZ

Das Bürgerentlastungsgesetz

„Im Grund genommen ist das eine Verarschung“. Die Steuerfachangestellte, mit der ich mich treffe, findet klare Worte. Sie hat sich für ihren Chef in das „Bürgerentlastungsgesetz“ eingeleesen.

2010

Bürger zu entlasten ist immer gut, doch offensichtlich hat man hier die Gruppe der Empfänger freier Heilfürsorge vergessen. Auch mein Gegenüber ist betroffen, ihr Mann ist Marinesoldat. „Da wird erst Geld ausgezahlt und nachher muss man es wieder zurück bezahlen“. Doch was hat sich geändert?

Im Grunde genommen ist das eine Verarschung

Das Gesetz.

Mit dem 01.01.2010 ist das „Gesetz zur verbesserten steuerlichen Berücksichtigung von Vorsorgeaufwendungen“ in Kraft getreten, kurz „Bürgerentlastungsgesetz“ genannt.

Es ist eine Konsequenz aus einem Urteil des Bundesverfassungsgerichts vom 13.02.2008 und soll die Ungleichbehandlung von gesetzlich und privat Krankenversicherten bei der steuerlichen Absetzbarkeit von Beiträgen ausgleichen. Nach bis dato geltendem Recht waren die Beiträge für eine Kranken- und Pflegeversicherung nur in eingeschränktem Umfang steuerlich abziehbar. Als Sonderausgaben.

Die Regelung nach dem Bürgerentlastungsgesetz bewirkt, dass ab dem Jahr 2010 alle Aufwendungen steuerlich berücksichtigt werden können. Aber nur soweit sie dazu dienen, ein Leistungsniveau abzusichern, das im Wesentlichen der gesetzlichen Krankenversicherung und der sozialen Pflegepflichtversicherung entspricht.

Man spricht hier von einer Basisversicherung, nicht zu verwechseln mit dem Basistarif.

Die „Vergessenen“

Die Empfänger freier Heilfürsorge, also Soldaten, Polizisten, Berufsfeuerwehrleute und Bundespolizei haben in der Regel keine, bis nur sehr geringe Aufwendungen für die Krankenversicherung. Der Beitrag zur Pflege-Pflichtversicherung beträgt etwa 11 Euro monatlich. Dennoch wurde ein Vorsorgepauschalbetrag von 1.900 Euro in die Lohnsteuertabellen 2010 eingearbeitet. Der Nettolohn fällt nun für alle Arbeitnehmer höher aus. Je nach Einkommen und Steuerklasse sind das zwischen 20 und 100 Euro pro Monat.

Kann man jedoch im Lohnsteuerjahresausgleich 2011 keine Vorsorgeaufwendungen nachweisen, wird man sicherlich eine Steuernachzahlung bekommen. Wie hoch diese ausfallen kann, sollte man sich in einem individuellen Gespräch bei einem Steuerberater erklären lassen. Bei „double income“ verdoppelt sich übrigens auch die Vorsorgepauschale.



Fortsetzung von Seite 37

Was kann man tun?

Es gibt einige Vorschläge dazu, die ich hier nicht zitieren möchte, „wegziehen“ war dabei der harmloseste. Meines Erachtens bieten sich hier drei gangbare Wege:

1. Betroffene ergeben sich in ihr Schicksal und sparen monatlich etwas an, um die Steuernachzahlung auszugleichen.
2. Es ist möglich, die Steuerklasse (StKI) zu wechseln. Beispielsweise von einer Kombination StKI „drei“/„fünf“ in eine Kombination „vier“/„vier“. Es erhöht sich die monatliche Steuerlast, eine Nachzahlung wird dadurch verringert oder ganz vermieden.
3. Erhöhung der Vorsorgeaufwendungen ist die dritte Möglichkeit. Statt die monatliche Ersparnis für die Steuernachzahlung zurück zu legen, kann man das Geld auch in andere Vorsorgeaufwendungen investieren.

Möglich und anerkannt werden:

- Pflegezusatzversicherung
- Dienstunfähigkeitsversicherung, allerdings nur isoliert.
- Unfallversicherung
- Haftpflichtversicherung
- Risikolebensversicherung

http://www.bundesfinanzministerium.de/DE/Buergerinnen__und__Buerger/Arbeit__und__Steuererklaerung/003_FAQ_Buergerentlastungsgesetz.html

http://www.dbv.de/beg#anker163213_Buergerentlastungsgesetz

<http://www.finanztip.de/recht/steuerrecht/buergerentlastungsgesetz.htm>

<http://www.finanztip.de/recht/steuerrecht/sonderausgaben-krankenkassenbeitrag.htm>

<http://www.datev.de/portal/ShowPage.do?pid=dpi&nid=87124>

Das Ganze ist eine recht komplexe Angelegenheit. Ich habe nach über einer Woche Recherche auch Verständnis, dass in einem Gesetzesentwurf und später im Gesetz Personengruppen und Umstände vergessen werden können. Daher bitte ich diese Ausführungen nicht als Kritik zu sehen. Vielmehr möchte ich alle Empfänger freier Heilfürsorge auf diesen Umstand hinweisen. Die Zeit drängt ja auch, schließlich lässt sich noch Geld zur Seite packen, wenn man es weiß. Im Januar 2011 ist der Zug dann schon abgefahren.

Angemerkt sei hier, dass meine Einarbeitung und Aufbereitung diese Themas nach bestem Wissen und Gewissen erfolgt ist. Sachstand vom 11.03.2010, sollte sich in der Zwischenzeit was geändert haben. Eine Haftung für falsche und unvollständige Informationen schließe ich aus.

Bitte informiert Euch selbst umfassend und kompetent. Bei weiterem Bedarf gebe ich hier meine Recherche-Links an und stehe gerne auch für Fragen zur Verfügung.



BwK – Bin weiterhin Krank

Wenn eine Jetcrew plötzlich mit einer den Flugdienst ausschließenden schweren Erkrankung konfrontiert wird, erwartet sie, dass der Dienstherr sich an seine Fürsorgepflicht erinnert und schnellstmöglich eine angemessene Betreuung veranlasst. Reines Wunschdenken wie die Realität zeigt. Wer glaubt, er könne mal schnell ins Bundeswehrkrankenhaus (BwK), um sich kurieren zu lassen, sollte Referenzschreiben von höchster Führung vorweisen – Stichwort: „Kriegsentscheidend für Afghanistan“. Ansonsten droht eine monatelange Wartezeit.

Wer es dann mit viel Rückenwind in ein Wartezimmer geschafft hat, wird das Gefühl nicht los, als Soldat ein Störfaktor zu sein. Denn eigentlich behandeln dort die Bundeswehrärzte lieber die vielen zivilen Privatpatienten. Die sind nämlich, neben der neu geschaffenen Stellenzulage und den Massenbeförderungen Ende Mai 2010, DER Motivationsfaktor um eine weitere Abwanderung unseres medizinischen Fachpersonals zu verhindern. BwK – Bin weiterhin Krank.

The effects of laser illumination of aircraft



PHOTO: FABRICIO JIMENEZ

Laser illumination of aircraft has become more and more common during last few years. This illumination may result from an outdoor laser show. However, recently illuminations have been the result of deliberate action. This is either because the perpetrator has a lack of understanding of the consequences, or of more concern, the perpetrator understands the hazards of lasers and illuminates aircraft with the intent of doing harm. The problem has become more pronounced with the easy availability of powerful lasers, often purchased via the internet. Furthermore, on TV, there have also been fictional scenarios about "lasering down an aircraft" which might have induced misguided people to try it for themselves. For example, on March 2008, at least four aircraft were targeted with green lasers from up to four different locations during approach to Sydney Kingsford Smith. ATC had to change the runway in use and this resulted in delays of up to 30 minutes.

The effects of exposure to laser beams

Temporary vision loss is one of the commonest effects of lasers. It can be associated with glare, flash blindness, blind spots or after-images. Glare is considered to be a temporary disruption in vision caused by the presence of a bright light within an individual's field of vision and it lasts as long as the light exposure. In flash blindness, the temporary loss of vision persists after the source of illumination has been removed. Blind spots are similar to flash blindness, but only part of the visual field is affected. After-image is an image that remains in the visual field after an exposure to a bright light.

The US FAA has conducted a simulator study about the effects of laser illumination during final approach. Using lasers of varying power, the illumination of a legal 5 mW laser pointer in a cock-

pit could be established at a range of distances. The surface layer of the cornea may suffer from burn and the superficial cells shed off. This is called a corneal abrasion. Usually, the corneal abrasion is caused or at least exacerbated by rubbing of the eyes and is thus more or less "self-induced".

Retinal damage because of laser exposure is thankfully rare. It is estimated that fewer than 15 retinal injuries worldwide each year are caused by industrial and military lasers. Ordinary laser pointers of energy less than 5mW require more than 10 seconds of staring at close range (Mainster et al, 2004). This, however, has to be deliberate, because it is normally terminated in less than 0.25 second by blinking the eye. The retina also seems to be more sensitive to the shorter wavelengths, i.e. green lasers are more harmful than the red ones. Thus, fortunately, it is very unlikely that laser incidents in aviation would cause retinal damage.

Classification of lasers

Lasers can be classified to five different classes according to their ability to damage eye or skin (U.S. Center for Devices and Radiological Health (CDRH)):

- Class I:** Power level less than 0.39 mW. No capability for eye or skin damage. For example, CD players or laser printers belong to Class I laser devices.
- Class II:** Power level less than 1 mW. Safe for momentary exposure, but prolonged (over 10 seconds) may cause eye damage. No skin damage. Some of the laser pointers belong to Class II devices.
- Class IIIa:** Power level less than 5 mW. Safe for momentary exposure, but prolonged (over 10 seconds) may cause eye damage. No skin damage. Most of the laser pointers belong to Class IIIa devices.
- Class IIIb:** Power level less than 500 mW. Momentary exposure may cause eye damage. No skin damage. Some of the laser pointers fall into Class IIIb devices.
- Class IV:** Power level more than 500 mW. May cause eye and skin damage even from reflected laser beams. Most of the outdoor, military and industrial lasers belong to this category.

Fortsetzung von Seite 39

Factors affecting lasers in aviation

- **Weather** - Clouds inhibit laser beams.
- **Time of day** - Eyes adapt to the darkness separately, and it may take time up to 30 minutes. When the adapted eye is hit by light, it loses its adaptation, and in turn, it takes several seconds for the eye to adapt to bright light. During this adaptation phase vision is distracted. This why the problems with lasers occur mainly during the hours of darkness.
- **Power of the laser** - The more powerful the laser is, the more distraction and damage it can cause.
- **Colour of the laser beam** - The retina is most sensitive to green light wavelengths.
- **The distance and relative angle of the laser and aircraft** - The closer the laser is from the aircraft the more powerful it is and the lower the relative angle of the beam the more dangerous it is (a laser beam from straight ahead is the worst case)
- **The speed of the aircraft** - The higher speed the aircraft has, the more difficult it is for the perpetrator to hit the aircraft and so exposure risk will be reduced.
- **The exposure time** - The longer the exposure time is, the more dangerous it is. Fortunately, aircraft speed and the fact that most of the lasers are handheld laser pointers will reduce exposure time.

Recommended actions in the event of laser illumination

Look away from the laser beam and shield your eyes if possible.

Determine if other crew members are also exposed. If not, consider handing over the control of the aircraft to the nonexposed crewmember.

Engage the autopilot.

Turn up the cockpit lights to minimize any further illumination effects.

Inform ATC.

Avoid rubbing of eyes (risk of inducing a corneal abrasion).

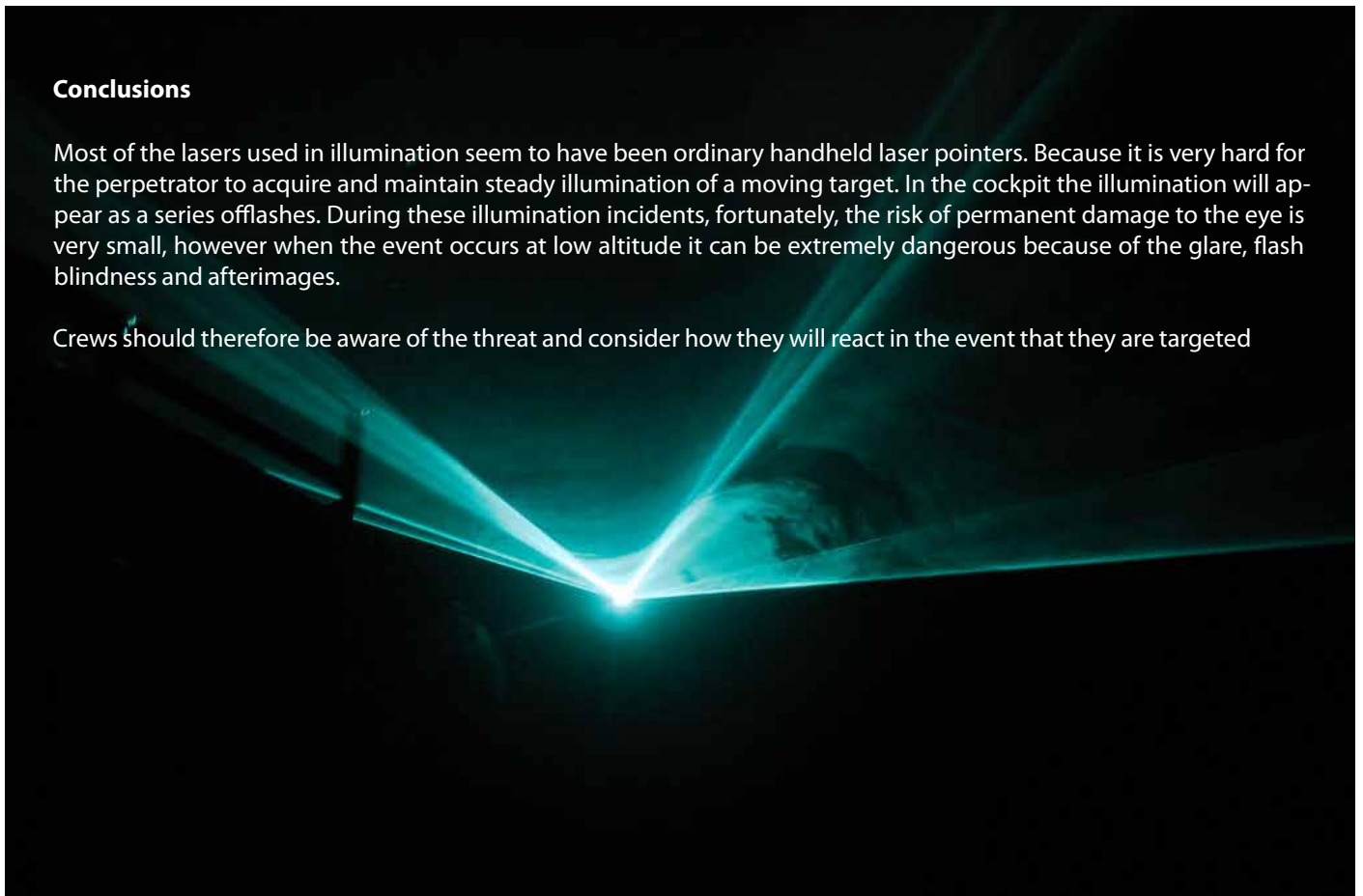
Fill in an Air Safety Report (ASR).

If any visual symptoms persist after landing, get an ophthalmologic examination

Conclusions

Most of the lasers used in illumination seem to have been ordinary handheld laser pointers. Because it is very hard for the perpetrator to acquire and maintain steady illumination of a moving target. In the cockpit the illumination will appear as a series of flashes. During these illumination incidents, fortunately, the risk of permanent damage to the eye is very small, however when the event occurs at low altitude it can be extremely dangerous because of the glare, flash blindness and afterimages.

Crews should therefore be aware of the threat and consider how they will react in the event that they are targeted





REINE DEFINITIONSSACHE

Definitionssache I

Da in letzter Zeit oft von perfiden, feigen Hinterhalten zu lesen und zu hören ist, wollen wir uns dem Thema „Hinterhalt“ von der Vorschriftenseite aus nähern.

Laut Heeresdienstvorschrift (HDv) 211/100 gibt es als eines der Einsatzverfahren des Jagdkampfes die Gefechtsart „Hinterhalt“.

Dieses Verfahren darf in einem Krieg, bzw. nicht international bewaffneten Konflikt, als legitimes Einsatzverfahren genutzt werden. So wird der „Hinterhalt“ selbstverständlich auch von den Truppen des deutschen Heeres als probates taktisches Mittel geübt und folgerichtig auch zur Anwendung gebracht. Was genau an einem „Hinterhalt“ feige, perfide oder tautologisch hinterhältig sein soll, geht nicht aus der HDv 211/100 hervor.

Um das Sanitätspersonal zu schützen, sind seit dem 28. Juli 2009 [sic!] die Sanitätsfahrzeuge der Bundeswehr, sowie die der ISAF-Kontingente Belgiens, Frankreichs, Großbritanniens, Kanadas und USA in Afghanistan abgetarnt, bzw. überstrichen und lediglich am Fahrzeugtyp als solche zu erkennen.

In diesem Zusammenhang scheint uns die Kleine Anfrage (Drucksache 17/1114) an die Bundesregierung und die dazugehörige Antwort (Drucksache 17/1338) vom 09.04.2010 von Bedeutung.

Deutscher Bundestag Drucksache 17/1338 17. Wahlperiode 09. 04. 2010

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums der Verteidigung vom 7. April 2010 übermittelt. Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Definitionssache II

Gemäß Genfer Konvention genießen Sanitätseinheiten und deren Fahrzeuge während Kriegshandlungen einen Sonderstatus. Dies hat allerdings in Afghanistan die Taliban nicht davon abgehalten, auch diese Fahrzeuge zu bekämpfen. Im Gegenteil, das weithin sichtbare rote Kreuz auf weißem Grund diente als gute Zielscheibe. Damit wäre dann auch die offen gebliebene Frage aus *Reine Definitionssache I*, was denn „perfide“ ist, geklärt.

Fortsetzung von Seite 41

Antwort der Bundesregierung
auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Paul Schäfer (Köln), Jan van Aken, Wolfgang Gehrcke, weiterer Abgeordneter und der
Fraktion DIE LINKE. – Drucksache 17/1114 – vom 18.03.2010

Rechtlicher Status des Sanitätspersonals der Bundeswehr in Afghanistan

Vorbemerkung der Fragesteller

Gemäß dem humanitären Völkerrecht sind Verwundete, Kranke, Sanitätspersonal und Sanitätstransportmittel jederzeit von den gegnerischen Kombattanten zu schonen und zu schützen sowie unter keinen Umständen anzugreifen. So gekennzeichnetes Personal genießt den Schutz solange es sich nicht an feindlichen Handlungen beteiligt. Waffen dürfen von militärischem Sanitätspersonal nur zum Selbstschutz getragen werden. Nicht entsprechend gekennzeichnetes militärisches Sanitätspersonal verliert diesen Schutz, da es von den regulären Kombattanten nicht mehr unterschieden werden kann. Gleiches gilt für nicht gekennzeichnete Infrastruktur und Fahrzeuge des Sanitätsdienstes. Das zivile – u. a. das Personal des Deutschen Roten Kreuzes oder des Roten Halbmondes – wie das militärische Sanitätspersonal erwerben diesen Schutzstatus unter anderem durch das Tragen eines entsprechenden Schutzzeichens. Für das militärische Sanitätspersonal sind allerdings gemäß dem humanitären Völkerrecht auch Pflichten mit dem Führen des Schutzstatus verbunden: das Tragen eines entsprechenden Schutzzeichens, das Mitführen der „Ausweiskarte für das Sanitäts- und Seelsorgepersonal der Bundeswehr“ – dieser Personenkreis ist zudem international mit Ausweisnummer registriert – und das Offentragen der Dienstwaffe. Das Schutzzeichen kann nicht nach Belieben verwendet oder abgelegt bzw. entfernt werden. Der Schutzstatus für das Sanitäts- und Seelsorgepersonal darf weder auf Befehl aufgehoben noch freiwillig abgelegt werden. Nach den Genfer Abkommen ist ausschließlich das „Abtarnen“, d. h. das Verdecken, in bestimmten Situationen erlaubt, das Abnehmen nicht. Ein Missbrauch von Schutzzeichen kann – auf die Situation Afghanistan bezogen – ggf. bereits ein Kriegsverbrechen darstellen. Die besondere Stellung des militärischen Sanitätspersonals spiegelt sich im deutschen Recht u. a. dadurch wider, dass für diejenigen, die sich als Berufs- oder Zeitsoldaten freiwillig zum Sanitätsdienst in der Bundeswehr verpflichtet haben, kein Rechtsschutzbedürfnis zur Stellung des Antrags auf Anerkennung als Kriegsdienst-

verweigerer gesehen wird, da ihr Dienst nicht als Kriegsdienst mit der Waffe gilt. Obwohl auch in nicht-internationalen bewaffneten Konflikten Bestimmungen des humanitären Völkerrechts Anwendung finden, wie z. B. hinsichtlich der Schutzzeichen für das Sanitätspersonal, und damit auch für das deutsche Einsatzkontingent in Afghanistan bindend sind, scheint die Bundeswehr nun dazu überzugehen, genau diese Kennzeichnungspflicht für das Sanitätspersonal in Afghanistan abzuschaffen. Dies könnte zu der Aushöhlung des humanitären Völkerrechts und Schwächung der Bindungskraft der entsprechenden Konventionen beitragen.



PHOTO: FLORIAN HEINRITZI

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Bundesregierung geht davon aus, dass im Norden Afghanistans ein nichtinternationaler bewaffneter Konflikt gegeben ist. Auch im nichtinternationalen bewaffneten Konflikt sind Verwundete und Kranke sowie Sanitätspersonal, -einrichtungen und -fahrzeuge jederzeit zu schonen und zu schützen und dürfen nicht angegriffen werden. Das Schutzzeichen des roten Kreuzes ist unter allen Umständen zu achten und darf nicht missbräuchlich verwendet werden. Die Bundeswehr sieht sich in Afghanistan feindlichen Kräften gegenüber, die diesen völkerrechtlichen Schutz nicht respektieren. Wie andere ISAF-Truppensteller hat die Bundeswehr die tatsächliche Erfahrung machen müssen, dass gekennzeichnete Sanitätsfahrzeuge Ziel von Angriffen waren. Zum Teil waren durch ihr Schutzzeichen als solche klar erkennbare Sanitätseinheiten und -fahrzeuge sogar bevorzugtes Angriffsziel. Die Bundeswehr hat sich daher wie auch Belgien, Frankreich, Großbritannien, Kanada und die USA im Rahmen des ISAF-Einsatzes dazu entschieden, das Schutzzeichen an den Sanitätsfahrzeugen abzutarnen. Dies geschieht beim deutschen Einsatzkontingent ISAF durch ein Überstreichen des Schutzzeichens. Auch nach Ansicht des Internationalen Komitees vom Roten Kreuz besteht keine Verpflichtung, das Schutzzeichen zu verwenden (IKRK-Kommentar zum Zusatzprotokoll II; Artikel 12, Nummer 4742: „The use of the emblem is optional; medical personnel and medical units and transports are protected in any event“ [„Die Verwendung des Schutzzeichens ist nicht verpflichtend; Sanitätspersonal, -einheiten und -transporte sind unabhängig davon geschützt“]). Im internationalen bewaffneten Konflikt haben Soldatinnen und Soldaten der am Konflikt beteiligten Staaten Kombattantenstatus, das heißt sie sind berechtigt, an den Feindseligkeiten teilzunehmen. Im Gegensatz dazu kennt der nichtinternationale bewaffnete Konflikt keinen Rechtsstatus des Kombattanten. Die der staatlichen afghanischen Seite und ISAF gegenüberstehenden feindlichen Kräfte haben keinerlei Befugnis zur Gewaltanwendung, und zwar weder gegen Sanitätseinheiten, noch gegen sonstige ISAF-Angehörige. Umgekehrt ergibt sich die Befugnis zur Anwendung militärischer Gewalt durch ISAF-Kräfte zur Durchsetzung ihres Auftrages aus den entsprechenden Resolutionen des Sicherheitsrates der Vereinten Nationen (zuletzt: Resolution 1890 (2009)) sowie für das deutsche ISAF Kontingent aus dem Mandat des Deutschen Bundestages (zuletzt: Zustimmung des Deutschen Bundestages vom 26. Februar 2010 zum Antrag der Bundesregierung vom 9. Februar 2009 – Bundestagsdrucksache 17/654). Soweit Sanitätssoldatinnen und Sanitätssoldaten der Bundeswehr zur Wahrnehmung von

Sanitätsaufgaben eingesetzt werden (Versorgung von Verwundeten und Kranken), nehmen sie nicht unmittelbar an der Um- und Durchsetzung des ISAF-Auftrages teil, so dass sie Befugnisse zur Gewaltanwendung insoweit nicht wahrnehmen. Die Fähigkeit zur und die notwendige Anwendung militärischer Gewalt zum Zwecke des Eigenschutzes oder der Verteidigung der anvertrauten Verwundeten gehören allerdings zu den grundlegenden Rechten und Pflichten von Sanitätssoldatinnen und -soldaten.

1. Steht das deutsche ISAF-Sanitätspersonal (ISAF – Internationale Sicherheitsunterstützungstruppe in Afghanistan) nach Einschätzung der Bundesregierung unter dem besonderen Schutz des Humanitären Völkerrechts, und wenn nicht, wieso nicht?

Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung wird verwiesen.

2. Wie viel Sanitätspersonal ist im Rahmen des deutschen ISAF-Einsatzkontingents in Afghanistan derzeit stationiert?

Die Personalstärke des Sanitätspersonals im deutschen Einsatzkontingent ISAF beträgt mit Stand 1. April 2010 375 Soldatinnen und Soldaten.

3. Trifft es zu, dass deutsches Sanitätspersonal der Bundeswehr in Afghanistan ohne Schutzzeichen bei militärischen Operationen eingesetzt werden kann bzw. als Teil der aktiven Kampftruppen eingesetzt werden kann, und wenn ja, seit wann, in welchen Fällen, und auf welcher Rechtsgrundlage?

Wie in der Vorbemerkung der Bundesregierung ausgeführt, nehmen die im deutschen Einsatzkontingent ISAF eingesetzten Sanitätssoldatinnen und Sanitätssoldaten nicht unmittelbar an der Um- und Durchsetzung des ISAF-Auftrages unter Anwendung militärischer Gewalt teil.

4. Gelten diese Regelungen auch für die in Afghanistan eingesetzten Militärseelsorger/Militärgeistlichen, die unter dem gleichen besonderen Schutz des Humanitären Völkerrechts stehen wie das Sanitätspersonal?

Die Ausführungen in der Antwort zu Frage 3 gelten in entsprechender Weise auch für das Militärseelsorgepersonal und die Militärgeistlichen. Für letztere mit dem Unterschied, dass sie zwar Angehörige des Kontingents sind, aber im Zivilstatus an Auslandseinsätzen teilnehmen.

Fortsetzung von Seite 43

5. Wird das weibliche Sanitätspersonal der Bundeswehr in Afghanistan bei militärischen Operationen bzw. als Teil der aktiven Kampftruppe eingesetzt, obwohl sie gemäß dem Grundgesetz nicht zu einem allgemeinen Wehrdienst an der Waffe verpflichtet werden dürfen, und wenn ja, seit wann, und auf welcher Rechtsgrundlage?

Auf die Antwort zu Frage 3 wird verwiesen.

Darüber hinaus ist mit dem Gesetz zur Änderung des Grundgesetzes – GG – (Artikel 12a Absatz 4 Satz 2 GG) vom 19. Dezember 2000 (BGBl. I S. 1755) sowie dem Gesetz zur Änderung des Soldatengesetzes und anderer Vorschriften vom 19. Dezember 2000 (BGBl. I S. 1815) Frauen die Ableistung eines Wehrdienstes auf Grund freiwilliger Verpflichtung ermöglicht worden. Dies umfasst die Öffnung aller Laufbahnen der Streitkräfte einschließlich des Dienstes mit der Waffe.

6. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass der Einsatz von Sanitätspersonal ohne Schutzzeichen als Teil der aktiven Kampftruppen einen „Kriegsdienst mit der Waffe“ darstellt und auch dem Sanitätspersonal das Recht auf die Stellung eines Antrags auf Anerkennung als Kriegsdienstverweigerer eingeräumt werden muss, und wenn nicht, mit welcher Begründung?

Aufgrund des tatsächlichen Einsatzes der Sanitätssoldatinnen und Sanitätssoldaten in der Bundeswehr stellt sich diese Frage aus Sicht der Bundesregierung nicht.

7. Gelten für das Sanitätspersonal ohne Schutzzeichen dieselben „Rules of Engagement“ wie für die übrigen im Rahmen von ISAF eingesetzten Einheiten der Bundeswehr?

Die Rules of Engagement enthalten Regelungen für die Anwendung militärischer Gewalt zur Durchsetzung des Einsatzauftrages. Da die im deutschen Einsatzkontingent ISAF eingesetzten Sanitätssoldatinnen und Sanitätssoldaten, wie in der Vorbemerkung aufgeführt, nicht unmittelbar an der Um- und Durchsetzung des ISAF-Auftrages unter Anwendung militärischer Gewalt teilnehmen, gehören sie insoweit nicht zum Adressatenkreis der in den Rules of Engagement enthaltenen Regelungen zur Durchsetzung des Einsatzauftrages.

8. Wann ist dem deutschen Sanitätspersonal ohne Schutzzeichen der Einsatz von Schusswaffen laut Taschenkarte für den ISAF-Einsatz erlaubt?

Auch die Taschenkarte für die Soldatinnen und Soldaten deutscher Anteile ISAF in Afghanistan zu den Regeln für die Anwendung militärischer Gewalt enthält – wie die Rules of Engagement – in erster Linie Regeln zur Anwendung militärischer Gewalt zur Durchsetzung des Einsatzauftrages. Es wird daher auf die Ausführungen in der Antwort zu Frage 7 verwiesen.

9. Darf das deutsche Sanitätspersonal in Afghanistan in Fällen fliehender regierungsfeindlicher Kräfte, die ihre Waffen fallen gelassen haben, diese kampfunfähig machen und ihnen in den Rücken schießen?

Erforderlichkeit und Zulässigkeit militärischer Gewalt zum Zwecke des Eigenschutzes oder der Verteidigung der anvertrauten Verwundeten wird in jedem Einzelfall nach den Umständen der Lage vor Ort zu beurteilen sein.

10. Dürfen bei dem Übergang eines Verteidigungsgefechtes in ein Verfolgungsgefecht bzw. Angriffsgefecht auch die Sanitätskräfte, inklusive Ärzte und Rettungsassistenten, eingesetzt werden?

Auf die Antwort zu den Fragen 3, 7 und 9 sowie die Vorbemerkung der Bundesregierung wird verwiesen.

11. Welche anderen an ISAF beteiligten Staaten setzen ihr Sanitätspersonal ohne Schutzzeichen bei militärischen Operationen ein?

Nach derzeitigem Kenntnisstand werden im Rahmen des Einsatzes in Afghanistan auch Sanitätskräfte der Truppensteller Belgien, Frankreich, Großbritannien, Kanada und USA ohne Schutzzeichen eingesetzt.

12. Über wie viele Sanitätsfahrzeuge verfügt das deutsche ISAF-Einsatzkontingent derzeit in Afghanistan?

Der Sanitätseinsatzverband des deutschen Einsatzkontingentes ISAF verfügt mit Stand 1. April 2010 insgesamt über 66 Fahrzeuge.

13. Trifft es zu, dass die Schutzzeichen von diesen Sanitätsfahrzeugen entfernt worden sind, und wenn ja, seit wann?

Schutzzeichen der außerhalb der Liegenschaften eingesetzten Sanitätsfahrzeuge wurden ab dem 28. Juli 2009 abgetarnt bzw. überstrichen.

14. Welche anderen ISAF-Truppenstellerstaaten verfahren genauso?

Auf die Antwort zu Frage 11 und die Vorbemerkung der Bundesregierung wird verwiesen.

15. Mit welchen ISAF-Staaten hat sich die Bundesregierung im Vorfeld ihrer Entscheidung zur Aufhebung der Kennzeichnungspflicht und zum Einsatz von Sanitätspersonal als Kombattanten abgestimmt?

Wie bereits in der Vorbemerkung der Bundesregierung ausgeführt, kennt der nicht internationale bewaffnete Konflikt nicht den Rechtsstatus des Kombattanten. Die Verfahrensweise anderer Truppensteller wurde in die eigene Entscheidungsbildung einbezogen. Formelle Konsultationen mit anderen truppenstellenden Staaten gab es dagegen nicht.

16. Trifft es zu, dass die Sanitätsfahrzeuge neben der Entfernung des Schutzzeichens auch bewaffnet worden sind und damit den Status eines Gefechtsfahrzeuges haben, und wenn ja, wie viele Fahrzeuge sind davon betroffen, und durch welches Personal werden diese Waffen bedient?

Zur Verbesserung des Eigenschutzes sind acht von 14 der im Einsatzland befindlichen Transportpanzer vom Typ FUCHS BAT mit Maschinengewehr, 3 auf Lafette und Schildbaugruppe ausgestattet, wobei diese Fahrzeuge nur mit abgetarntem Schutzzeichen eingesetzt werden. Die ISAF-Truppensteller Frankreich, Großbritannien und USA setzen ebenfalls mit Bordwaffen ausgerüstete Sanitätsfahrzeuge ohne Schutzzeichen ein. Die Bedienung des Maschinengewehrs zum Eigenschutz obliegt nach der Weisungslage grundsätzlich Soldatinnen und Soldaten, die nicht Angehörige des Sanitätsdienstes sind. Stehen hierzu keine ausreichenden Kräfte zur

Verfügung, erfolgt die Bedienung auch durch ausgebildete und eingewiesene Sanitätssoldatinnen und -soldaten mit deren Einverständnis. Sie tragen dabei kein Schutzzeichen.

17. Hat sich die Bundesregierung vor der Entscheidung zur Aufhebung der Kennzeichnungspflicht von Sanitätspersonal und -fahrzeugen mit dem Internationalen Komitee des Roten Kreuzes abgestimmt, und wenn ja, wann, und mit welchem Ergebnis? Wenn nicht, warum nicht?

Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung wird verwiesen.

18. Auf welcher empirischen Grundlage ist das Bundesministerium der Verteidigung zu der Einschätzung gekommen, dass es im Unterschied zu den Vorjahren nun notwendig ist, sowohl die Fahrzeuge als auch das Sanitätspersonal ohne Schutzzeichen einzusetzen?

Eine empirische Untersuchung wurde nicht durchgeführt. Das deutsche Einsatzkontingent ISAF stellte allerdings bis Mitte 2009 fest, dass gekennzeichnete Fahrzeuge des Sanitätsdienstes zunehmend zu einem bevorzugten Ziel regierungsfeindlicher Kräfte bei deren Anschlägen bzw. Angriffen gegen ISAF wurden. Gleiche Erfahrungen bezüglich der Bedrohung der Sanitätskräfte wurden auch seitens anderer ISAF-Truppensteller gemacht. Dies führte zu der vom Einsatzführungskommando der Bundeswehr unterstützten Forderung des deutschen Einsatzkontingents ISAF nach Abtarnung des Schutzzeichens.

19. Wie häufig wurden entsprechend deutlich gekennzeichnete Sanitätseinheiten der Bundeswehr in den letzten acht Jahren bei einem Einsatz in Afghanistan zur Evakuierung bzw. zum Transport von Verwundeten eingesetzt (bitte nach Jahren aufgeschlüsselt)?

Bis zur Umsetzung der Weisung zur Abtarnung des Schutzzeichens an Fahrzeugen des Sanitätsdienstes wurden gekennzeichnete Fahrzeuge zur Evakuierung bzw. zum Transport von Verwundeten im Einsatzgebiet ISAF eingesetzt. Angaben zu Transportzahlen und Transportstatistiken werden nicht erhoben.

20. In wie vielen Fällen wurden dabei Sanitätseinheiten beschossen (bitte nach Jahren aufgeschlüsselt)?

ISAF-Kräfte wurden wiederholt mit Handwaffen und Panzerabwehrhandwaffen angegriffen. Dabei wurden auch Sanitätsfahrzeuge angegriffen und beschädigt. Eine Übersicht zur Anzahl von Angriffen auf deutsche Sanitätsfahrzeuge wird nicht geführt.

21. Wie häufig wurden entsprechend deutlich gekennzeichnete Sanitätsfahrzeuge (inkl. Hubschrauber) der Bundeswehr in den letzten acht Jahren bei einem Einsatz in Afghanistan zur Evakuierung bzw. zum Transport von Verwundeten eingesetzt (bitte nach Jahren aufgeschlüsselt)?

Auf die Antwort zu Frage 19 wird verwiesen.

22. In wie vielen Fällen wurden diese Sanitätsfahrzeuge dort während der Evakuierung bzw. dem Transport von Verwundeten beschossen (bitte nach Jahren aufgeschlüsselt)?

Auf die Antwort zu Frage 20 wird verwiesen.

23. Wie wird das Sanitätspersonal vor dem Einsatz in Afghanistan auf die neue Rolle als Infanterist und aktive Kampftruppe vorbereitet?

Das in Afghanistan eingesetzte Sanitätspersonal nimmt keine Rolle als Infanterist oder aktive Kampftruppe wahr. Hinsichtlich der eigenen Rolle wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung sowie die Antworten zu den Fragen 3, 7 und 9 verwiesen.

24. Erachtet die Bundesregierung die derzeitige Ausbildung des Sanitätspersonals für ausreichend für die neuen Aufgaben in Afghanistan?

Die Ausbildung des Sanitätspersonals ist einem kontinuierlichen Überprüfungsprozess unterzogen. Sie wird unter Berücksichtigung der aktuellen Einsatzerfahrungen stetig weiterentwickelt. Veränderungen, die eine Anpassung der Ausbildung erfordern (z. B. verändertes Verhalten der gegnerischen Kräfte, neuer Auftrag), werden in der Ausbildung umgesetzt.

25. Plant die Bundesregierung die Ausbildung für den Sanitätsdienst zu verändern, um zu gewährleisten, dass das Sanitätspersonal besser auf die neue Rolle als Teil der bewaffneten Einheiten vorbereitet ist, und wenn ja, wie?

Das Sanitätspersonal hat unverändert den Auftrag, die sanitätsdienstliche/medizinische Versorgung im Einsatz sicherzustellen. Eine neue Rolle für das Sanitätspersonal ist nicht vorgesehen. Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung sowie die Antworten zu den Fragen 23 und 24 wird verwiesen.

26. Wer entscheidet in Afghanistan im konkreten Fall, ob das dortige Sanitätspersonal mit oder ohne Schutzzeichen an einer militärischen Operation teilnimmt?

Die Entscheidung trifft der Kontingentführer des deutschen Einsatzkontingents ISAF.

27. Wie viele in Gefechten verwundete mutmaßliche Angehörige der sogenannten regierungsfeindlichen Kräfte wurden in den letzten acht Jahren von deutschem Sanitätspersonal erstversorgt bzw. in eine medizinische Betreuungseinrichtung gebracht (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

Am 24. Juli 2009 wurde ein mutmaßlicher Insurgent mit schweren Schussverletzungen (Schädel/Handgelenk) im Einsatzlazarett Mazar-e Sherif versorgt.

28. Wurde das Internationale Komitee des Roten Kreuzes über die Erstversorgung mutmaßlicher Angehöriger der sogenannten regierungsfeindlichen Kräfte informiert? Wenn ja, wann, und in wie vielen Fällen, wenn nein, warum nicht?

Ja. Unmittelbar zeitnah zur Versorgung.

Du bist ein Jetpilot

Du hattest schon in der Schule den Durchblick? Prima!
Leute mit scharfen Augen und einem schnellen Verstand sind
jetzt Deine Arbeitskollegen. Zusammen tut Ihr es den Vögeln
gleich und zieht am Himmel Eure Kreise. Die Luftwaffe gibt Dir
die einmalige Chance das Gefühl grenzenloser Freiheit zu erleben.
Wenn Du so flexibel wie 2 Meter Gartenschlauch bist, dann
steht Deiner Karriere nichts mehr im Weg.
Drohnen sind auch o.k., was meinst Du?
Tja Kumpel, wärst Du doch gleich zur Lufthansa gegangen.
Lass aber den Kopf nicht hängen, tust es ja für's Vaterland.

Du bist naiv. ✱

Neues aus dem großen Buch des Heldenklaues

Kapitel C-160, Absatz „TSO“



Ich möchte als persönlich Betroffener die Problematik der Zulagengewährung, wenn Jetbesatzungen plötzlich als Taktischer System Offizier (TSO) eingesetzt werden, beleuchten. Ich bin eigentlich Jetpilot, aber seit einem Jahr in meiner sogenannten Zweitfunktion fertig ausgebildeter TSO auf dem Transportflugzeug C-160 „Transall“. In dieser Funktion war ich mittlerweile zweimal im Auslandseinsatz in Afghanistan.

Rückblende. Vor acht Jahren begann der „Heldenklau“, als die Luftwaffe zunächst Waffensystemoffiziere (WSO) in der Zweitfunktion zum TSO ausbildete. Grund hierfür: der Mangel an hauptamtlichen TSO. Dieser Mangel war zwar schon lange absehbar, aber die Luftwaffenführung ignorierte die Notwendigkeit einer Regeneration von hauptamtlichen TSOs. Folglich müssen seit ca. drei Jahren neben WSO nun auch Jetpiloten in der Zweitfunktion als TSO ausgebildet werden.

Diese unorthodoxe Personalführung ist mittlerweile das Markenzeichen unserer Luftwaffe. So wundert es nicht, dass Jetbesatzungen neben TSO auch zum JTAC, UAV Operator und UN-Beobachter weitergebildet werden. Gleichzeitig kommt für die betroffenen Jetcrews die Aus- und Weiterbildung in der Erstverwendung zum vollständigen Stillstand. Denn jede Zweitverwendung bringt zusätzlich starke physische und psychische Belastungen, sowie lange Abwesenheitszeiten aus der Stammeinheit und der Familie mit sich. Zu guter Letzt, bekommt das betroffene Personal noch das Gehalt in Form der Erschwerniszulage gekürzt. Denn neben dem Grundgehalt bekommen Jetcrews eine nicht unerhebliche zusätzliche Vergütung bestehend aus Stellen- und Erschwerniszulage, damit der Dienstherr überhaupt mit der zivilen Konkurrenz der Airlines mithalten kann.

Die Erschwerniszulagenverordnung (EZuV) § 23 f regelt die Höhe der monatlichen Erschwerniszulagen für fliegendes Personal in der Bundeswehr:

-Jetpiloten/WSO	: 470€
-Jetpiloten/WSO als „InÜbunghalter“	: 330€
-TSO (ständige Besatzungsmitglieder)	: 245€
-In Ausbildung zum fliegerischen Fachpersonal	: 140€

Zu Beginn der „Weiterbildungsmaßnahme“ zum TSO wurden die Erschwerniszulagen der Soldaten beschnitten. Voll ausgebildeten Jetcrews wurde während des Ausbildungslehrganges, der 6 Monate dauerte, nur noch die Ausbildungszulage von 140€ gezahlt. Nachdem sich die betroffenen Soldaten gegen diesen Zustand beschwerten, änderte man die Zulagen zunächst auf die eines InÜbunghalters 330€.

Dies stellte immer noch eine Gehaltseinbuße dar. Deswegen und aufgrund der Notwendigkeit, dass eine Jetcrew in regelmäßigen Abständen auch seiner Erstverwendung nachgehen muss, unterbrach man die Ausbildung zum TSO ca. alle 2 Monate, und schickte die Betroffenen in die Heimatverbände um Jets zu fliegen. So kann die volle Erschwerniszulage 470€ immerhin während der gesamten Ausbildungszeit weitergezahlt werden. Übrigens wurde bis heute der Lehrgang zum TSO um ca. 1/3 gekürzt, und die Zulagen bleiben unverändert.

Ebenso erfolgreich war der Kampf um die Erschwerniszulagen nachdem die theoretische Ausbildung abgeschlossen war und man einem Lufttransportgeschwader (LTG) zugewiesen wurde, um seine Flugstunden als TSO zu erfüllen. Hier wurde den TSO tageweise, anteilmäßig die Erschwerniszulage Jet aberkannt und die Erschwerniszulage TSO zuerkannt. Ist man beispielsweise montags zur Flugvorbereitung in sein LTG kommandiert worden, um am Dienstag als TSO mitzufliegen, und am Mittwoch wieder

Fortsetzung von Seite 47

in seinem Heimatverband als Verantwortlicher Luftfahrzeugführer (VLF) im Jet zu sitzen, kam mit der nächsten Gehaltsbescheinigung die Quittung darüber, dass einem an den beschriebenen 2 Tagen ca. 15€ weniger gezahlt wurden.

Eine Beschwerde über diesen Sachverhalt blieb erfolglos. Eine Klage vor dem Verwaltungsgericht (VG) Oldenburg wartet seit 1 1/2 Jahren auf die mündliche Verhandlung. Im Frühjahr dieses Jahres wurde nun völlig überraschend das Flugbetriebshandbuch Nr. III/2 (C-160 „Transall“) geändert. Dort heißt es nun, dass die beschriebenen Flüge im LTG eine Fort- und Weiterbildungsmaßnahme seien. Das führt dazu, dass die Erschwerniszulage Jet bei Vorhaben solch kurzer Dauer erhalten bleibt. Auch hier eine positive Entwicklung, die die TSO in den Glauben versetzt, dass die Führung doch bestrebt ist sich für das Wohl des Soldaten einzusetzen. Vorausgesetzt man beschwert sich nachhaltig, schaltet den Wehrbeauftragten ein oder wählt den Rechtsweg!

Die nächste Angelegenheit, die sich ebenfalls bereits als Klageschrift beim VG Oldenburg befindet, ist die Tatsache, dass den TSO während 4-5 wöchigen Afghanistan-Einsätzen ebenfalls die Erschwerniszulage Jet auf die Erschwerniszulage TSO vermindert wird. Vergleicht man dies mit einem Flugsicherheitsoffizier (FSO), der sich auf einen 4 wöchigen Theorielehrgang nach Fürstenfeldbruck begibt und weiterhin seine Erschwerniszulage Jet behält, kann man den großen Unmut der Betroffenen verstehen.

Bei allen Zweitverwendungen, die im Rahmen des sogenannten „Heldenklaus“ vergeben werden, werden hochwertausgebildete Jet-Besatzungen zum JTAC/FAC, TSO, AVO Heron und

UN-Beobachter weitergeschult. Alle erwerben sich eine besonders umfangreiche und auch sehr belastende Zusatzqualifikation, neben der Jetfliegerei. Dafür sollte es dann doch auch mehr Geld geben. Das sind marktwirtschaftliche Grundsätze, die auch in der Bundeswehr gelten sollen. Speziell in Zeiten des demographischen Wandels und erschreckender Nachwuchssituation (s. a. Bericht Wehrbeauftragter 2009). Deshalb zieht auch das ewige Mantra der Personalführung, dass jeder Jet-Pilot in erster Linie Soldat, dann Offizier und dann erst Aircrew sei, schon lange nicht mehr. Hier sollen nur die kontinuierlichen Fehler der Personalplanung kaschiert werden. Bei den TSO ist dieser Personalmangel eindeutig auf die fehlerhafte Personalplanung in den vergangenen 15 Jahren zurückzuführen.

Man denkt trotz der aktuellen Ungewissheiten und Zukunftsängste in den Streitkräften an die aufgeführten Tatsachen und hofft auf Abhilfe. Die Soldaten, die ihren „Zweitjob“ mit großer Professionalität und pflichtbewusst ausführen und für die Bundeswehr „2 Fliegen mit einer Klappe schlagen“, sollten entsprechend entlohnt werden, um die Motivation und Einsatzbereitschaft dauerhaft aufrecht zu erhalten.

Horrido, haltet durch!

Euer Nobody



MBDA

Seit der Integration in den europäischen MBDA-Konzern 2006 bildet die LFK GmbH mit ihren Tochterunternehmen und Beteiligungsgesellschaften die MBDA Deutschland.



MBDA Deutschland ist an der Entwicklung des zukünftigen europäischen Luft-Luft Lenkflugkörpers METEOR beteiligt.

Die zuvor schon bestehende enge Zusammenarbeit zwischen der MBDA und der LFK erreichte damit eine neue Qualität: Sie ist Ausdruck der politischen und wirtschaftlichen Integration der europäischen Partner auf dem Gebiet der Verteidigungsindustrie. Die MBDA ist ein Beispiel für die europäische Zusammenarbeit im Bereich der Verteidigungsindustrie.

Die MBDA Deutschland – das ist die LFK-Lenkflugkörpersysteme GmbH mit ihren Tochtergesellschaften (TDW, Bayern-Chemie) und Beteiligungsgesellschaften. Als Systemhaus für Wirksamkeit im Einsatz entwickelt und produziert die MBDA Deutschland zusammen in nationalen, europäischen und transatlantischen Kooperationsprogrammen Lenkflugkörpersysteme zur Flugzeugbewaffnung (TAURUS KEPD 350, METEOR, KORMORAN), bodengebundene und schiffsgestützte Luftverteidigungs- und Flugabwehrsysteme (MEADS, PATRIOT, SysFla / LFK NG, STINGER, RAM, ESSM), Lenkflugkörpersysteme für das sogenannte „Battlefield Engagement“ (PARS 3 LR, MILAN, HOT) sowie Wirk- und Antriebssysteme. Die Lenkflugkörpersysteme umfassen Waffen- bzw. Abschussanlagen, Flugkörper, Peripheriegeräte (wie z.B. logistische Geräte), Subsysteme und Komponenten.

Besondere Fähigkeiten der MBDA Deutschland liegen auf den Feldern Entwurf, Simulation, Entwicklung, Nachweis, Integration, Test, Produktion und Logistik.



Das zukünftige Luftverteidigungssystem MEADS bietet hohe Flexibilität und umfassenden Schutz.

Zur Weiterentwicklung technologischer Kompetenzen arbeitet die MBDA Deutschland eng mit Forschungsinstituten und Universitäten zusammen. Darüber hinaus ist die MBDA Deutschland vollständig in das Forschungs- und Technologienetzwerk der EADS eingebunden. Der Schwerpunkt der Technologiearbeiten liegt im Bereich von Zukunftstechnologien wie beispielsweise Datenlink, Lenkverfahren, innovative Wirk- und Antriebssysteme und intelligente Materialerhaltung. Im Bereich der Systemtechnologien insbesondere bei Flugkörpern in vernetzter Umgebung, Einsatz in urbanen Szenarien, Time Sensitive / Critical Targeting.



Bundesministerium
der Verteidigung

- 1710001-V04 -

Bundesministerium der Verteidigung, 11055 Berlin

Frau

Mitglied des Deutschen Bundestages
Platz der Republik 1
11011 Berlin

**Dr. Karl-Theodor
Freiherr zu Guttenberg**

Bundesminister der Verteidigung
Mitglied des Deutschen Bundestages

HAUSANSCHRIFT Stauffenbergstraße 18, 10785 Berlin
POSTANSCHRIFT 11055 Berlin

TEL +49(0)30-18-24-8000
FAX +49(0)30-18-24-8004

30. April 2010

Berlin, 26 April 2010

Sehr verehrte Frau Abgeordnete,

für Ihr Schreiben vom 5. Februar 2010 danke ich Ihnen.

An der Rechtsauffassung, dass Luftfahrzeugführern der Bundeswehr die sog. Kommandantenzulage für die Dauer der Verwendung bei einem NATO E3 AWACS-Verband nicht zusteht, hält das Bundesministerium der Verteidigung weiterhin fest. Mit diesem Erhöhungsbetrag sollen diejenigen Luftfahrzeugführer erreicht werden, die im Organisationsbereich der Luftwaffe als Kommandanten verwendet werden. Zwar hat das Verwaltungsgericht Aachen als erstinstanzliches Gericht in acht Fällen anders entschieden und auf die persönliche Zugehörigkeit zu der Teilstreitkraft Luftwaffe abgehoben; die Urteile sind jedoch nicht rechtskräftig.

Intention des Gesetzgebers war es, die Stellszulage für Transportflugzeugführer im Organisationsbereich der Luftwaffe zu erhöhen. In der Gesetzesbegründung wird deshalb explizit auf die Transportflugzeugführereigenschaft und eine Verwendung in besonders verantwortungsvoller und deshalb herausgehobener Funktion abgestellt.

Wäre die persönliche Zugehörigkeit zur Teilstreitkraft Luftwaffe maßgeblich, erhielte ein Flugzeugführer der Marine, der temporär in der Luftwaffe als Kommandant eines Transportflugzeugs verwendet wird, den Erhöhungsbetrag nicht; dies ist nicht gewollt und wäre auch nicht vermittelbar.

- 2 -

Den Begriff „Transportflugzeugführer“ konnte der Gesetzgeber im Gesetzestext selbst nicht verwenden, da der anspruchsberechtigte Personenkreis hierdurch nicht hinreichend abgrenzbar wäre. Die betreffenden Flugzeugmuster wurden daher am 12. Februar 2009 in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zu Nummer 6 der Vorbemerkungen zu den Bundesbesoldungsordnungen A und B des Bundesbesoldungsgesetzes im Einzelnen festgelegt.

Die Flugzeuge des NATO E3-A Verbandes gehören nicht zur Luftwaffe und werden unstreitig nicht zu den Transportflugzeugen gerechnet, da sie Aufklärungs- und Luftraumüberwachungsaufträge erfüllen.

Zurzeit sind in allen acht Fällen Berufungszulassungsverfahren bei dem Oberverwaltungsgericht in Münster anhängig. Über den Ausgang dieser Verfahren werde ich Sie zu gegebener Zeit gerne unterrichten.


Mit freundlichen Grüßen



Anmerkung der Redaktion:

Nach den deutschen AWACS-Kommandanten, die sich wegen der erhöhten Stellenzulage, der sog. „Kommandantenzulage“, in der ersten Instanz vor dem Verwaltungsgericht Aachen behaupten konnten, klagen nun die Hubschrauber-Kommandanten der Flugbereitschaft des BMVg in Berlin. Die Klage dürfte daran scheitern, dass das Verwaltungsgericht dem BMVg zu glauben scheint, dass ein Hubschrauber kein Flugzeug ist.

Der Minister selbst erzürnte aber nicht nur die Kommandanten der Hubschrauber-Flugbereitschaft, sondern auch alle übrigen nicht berücksichtigten Kommandanten. Das sind bei der Luftwaffe z.B. die Austauschoffiziere und die Flugzeug-Kommandanten des Heeres und der Marine. Das BMVg und dessen Chef haben indes keine Scheu, allen nicht begünstigten Kommandanten Verantwortungsbe-
wusstsein abzusprechen.
Auch das scheint zum neuen Stil zu gehören.

DIE LOGIK DES MISSLINGENS

Reloaded

Die Jet News 2/2008 berichtete von einem Rechtsstreit zwischen den Kampfflugzeugbesatzungen und dem Dienstherrn bezüglich der Freistellung vom Dienst (FvD) und Ruhezeiten. Zunächst zur Auffrischung in Kurzform der Sachstand:

Bis Oktober 2005 - Besatzungen der Alarmrotte (QRA) erhalten nach einer Woche 24h Dienst im täglichen Wechsel, 4 Tage FvD. Zusätzlich müssen nach einer Woche QRA-Dienst 36h Ruhezeit eingehalten werden, während der die Besatzungen von Dienstleistungen jeder Art befreit sind. Diese Regelung wurde einvernehmlich mit den Vertrauenspersonen erarbeitet.

Ab November 2005 - Aufgrund einer Neuauslegung der Vorschriften durch den Dienstherrn in Person des Geschwaderkommandores wird versucht die Anzahl der FvD Tage auf 3 zu senken, in dem man den Besatzungen befiehlt, während der Ruhezeit 1Tag FvD abzubauen. Dies alles geschieht ohne vorherige Anhörung der Vertrauenspersonen.

Dezember 2005 - Der Beschwerdeweg wird beschritten, mit 2 ablehnenden Beschwerdebescheiden, erstellt durch die „Erfinder“ der Neuauslegung. Die Aircrews rechnen nach und es ergibt sich trotz Neuauslegung eine Vergütung von 3 Tagen und 5h30m FvD. Der Verwaltungsaufwand für die fliegenden Staffeln erhöht sich.

Februar 2006 - Die Aircrews beschreiten den Rechtsweg. Zuständig ist das Truppendienstgericht.

September 2006 - Die Zuständigkeit wird an das Verwaltungsgericht übertragen.

August 2008 - Mündliche Verhandlung mit nachfolgendem Urteil (Az 6 A 4334/06):

Eine parallele Gewährung von Ruhezeit und Freistellung ist rechtswidrig.

Der Klage der Aircrews wird stattgegeben. Der Dienstherr trägt die Kosten des Verfahrens.

September 2008 - Der Dienstherr beantragt zur Berufung zu gelassen zu werden.

April 2009 - LwFüKdo A7, der neue Leiter ist der ehemalige Geschwaderkommandore/„Erfinder“, ändert FBH III/1 Kap 25, um eine parallele Gewährung durchzusetzen. Die Jet News 1/2009 berichtete unter „Vorsicht Faälle“

April 2010 - Das Obergericht lehnt den Antrag des Dienstherrn auf Zulassung zur Berufung ab (Az 5 LA 408/08). Das Urteil vom August 2008 ist rechtskräftig. Auszüge aus der Begründung:

....das Vorbringen der Beklagten genügt bereits nicht den Darlegungsanforderungen an die Geltendmachung des Zulassungsgrundes.Das Zulassungsvorbringen lässt eine hinreichend substantielle Auseinandersetzung mit

der aufgezeigten Argumentation des Verwaltungsgerichts nicht erkennen.Die Beklagte beruft sich auf eine Verordnung, die sie im gleichen Schriftsatz ablehnt.Ihre Argumentation erweist sich als widersprüchlich.

Juli 2010 - Der AbtLtr A7 des LwFüKdo sorgt persönlich für eine Umsetzung in Form eines Gruppenbefehls, der entgegen der grundsätzlichen Rechtsprechung des Verwaltungs- und Obergerichtes steht und sie aushebelt.

September 2010 - Die betroffenen Aircrews rufen den Wehrbeauftragten an.

Am Beispiel dieser nun 5-jährigen Grotteske lässt sich exemplarisch feststellen, wie sich die Prioritäten der Personalführung der deutschen Luftwaffe verschoben haben und warum die deutsche Luftwaffe da ist, wo sie ist: im Sinkflug.

Nicht nur materiell, sondern auch intellektuell. Die handverlesenen Leistungsträger der Luftwaffe, die den deutschen, baltischen, isländischen Luftraum sichern - 24/7. Die bei Fußball-WM, Kirchentag, unzähligen Staats- und Papstbesuchen zusätzlich Alarmrotten stellen und dabei meist in desolater Infrastruktur untergebracht sind. Die in Zweitfunktion unter Hinnahme von Gehaltsabschlägen die Personalnot auf Transall durch die Bereitstellung von TSO's lindern, als JTAC in Kunduz bei der kämpfenden Truppe für Luftunterstützung sorgen, als UN-Beobachter im Sudan monatelang ausharren, als Drohnenoperatoren Heron in Afghanistan für schnellen Aufwuchs im sträflich vernachlässigtem UAV-Spektrum sorgen.

Diesem Personal wird nach Gutsherrenart versucht, unter zu Hilfenahme von mehreren Rechtsberatern, den Dienst unnötig zu erschweren.

Wir zitieren aus der Grundsatzrede des Bundesministers der Verteidigung, Dr. Karl-Theodor Freiherr zu Guttenberg, anlässlich des Besuches der Führungsakademie der Bundeswehr und der Kommandeurtagung der Streitkräftebasis am 26. Mai 2010 in Hamburg:

Es sind vielmehr die Soldatinnen und Soldaten sowie die zivilen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die die Bundeswehr so leistungsfähig machen! (...) Auch die Fürsorge von Vorgesetzten.... gehört ganz wesentlich zum Dienst in den Streitkräften (...) Die Sicherstellung der personellen Einsatzbereitschaft der Bundeswehr hat strategische Bedeutung. (...) Dazu müssen wir die Attraktivität des Dienstes erhalten und steigern und ein zeitgemäßes Personalmanagement stärken. (...) Führen durch Vorbild: daran müssen wir uns täglich erinnern.





EMBRY-RIDDLE
Aeronautical University
WORLDWIDE

MBAA | Master of Business Administration in Aviation

Future leaders and decision-makers in the field of aviation need more than experience to rise to the top. Education is key. A Master of Business Administration in Aviation is an important component for those who aspire to a bright future in aviation management.

MAS | Master of Aeronautical Science

In today's global workplace, a graduate-level education is becoming more and more critical in order to reach the upper levels of management. A Master of Aeronautical Science degree can help you broaden your knowledge, diversify your talents, and give you an edge on the competitive playing field of aviation.

