

## Antwort

### der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Marcus Faber, Alexander Graf Lambsdorff, Grigorios Aggelidis, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP  
– Drucksache 19/6802 –**

### **Kritische Personalsituation bei Jetpilotinnen und Jetpiloten in der Bundeswehr**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Im Sommer 2018 wurde in den Medien über eine Kündigungswelle bei Jetpilotinnen und Jetpiloten der Bundeswehr berichtet ([www.focus.de/politik/deutschland/gefrustete-piloten-kampfpiloten-kuendigen-bei-bundeswehr-aus-frustueber-ausruestung-und-maengel\\_id\\_8872217.html](http://www.focus.de/politik/deutschland/gefrustete-piloten-kampfpiloten-kuendigen-bei-bundeswehr-aus-frustueber-ausruestung-und-maengel_id_8872217.html)). Nicht nur die geringe materielle Einsatzbereitschaft der Kampfflugzeuge Eurofighter und Tornado sind dazu als ursächlich heranzuziehen, sondern auch eine wachsende Unzufriedenheit der Pilotinnen und Piloten (für Strahlflugzeuge), da sie nicht im ausreichenden Maße Flugstunden absolvieren können, um sich optimal damit in Übung zu halten und ihre Einsatzbereitschaft gewährleistet ist (Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage „Erhalt von Fluglizenzen und Ableistung von Flugstunden für alle Luftfahrzeuge der Bundeswehr“ auf Bundestagsdrucksache 19/3816).

Im Folgenden sind unter Jetpiloten die Soldatinnen und Soldaten gemeint, die entweder Flugzeugführer Eurofighter oder Tornado, also Strahlflugzeugführer sind.

1. Wie viele ausgebildete Jetpiloten gibt es aktuell in der Luftwaffe (bitte nach Musterberechtigung aufschlüsseln)?

Aktuell sind 163 Luftfahrzeugführer (LFF), hiervon 9 LFF im Dienstgrad Oberst (B 3) und höher, auf dem Waffensystem (WaSys) EUROFIGHTER ausgebildet. Für das WaSys TORNADO sind 350 Luftfahrzeugbesatzungsangehörige (LFB) ausgebildet, hiervon 192 LFF (davon 18 LFF im Dienstgrad Oberst (B 3) und höher) und 158 Waffensystemoffiziere (WSO). Damit stehen insgesamt 513 LFB für den Einsatz auf aktuellen Luftfahrzeug (L fz) Mustern zur Verfügung. Weitere 73 LFB ehemaliger WaSys (bis 2003: WaSys MiG-29, bis 2013: WaSys F-4F) könnten im Einzelfall auf ein aktuelles Muster umgeschult werden. Sie werden zum großen Teil auf Dienst-posten eingesetzt, für die eine fliegerische Expertise bzw. eine fliegerische Vorverwendung zur Aufgabenwahrnehmung vorausgesetzt wird, die aktuelle Teilnahme am Flugdienst allerdings nicht mehr erforderlich ist.

Weitere 185 Offiziere befinden sich in der Ausbildung zu zukünftigen LFB. Im Werdegang Fliegerischer Dienst (FlgDst) werden insgesamt 771 Soldaten/Soldatinnen geführt.

2. Wie hoch sind in den nächsten sieben Jahren die altersbedingten Abgänge bei Jetpiloten (bitte nach Jahren und Muster aufschlüsseln)?

Nach heutiger Kenntnis werden in den kommenden sieben Jahren insgesamt 194 LFB zur Ruhe gesetzt. Davon 129 LFB TORNADO (davon 6 LFF im Dienstgrad Oberst [B 3] und höher), 26 LFF EUROFIGHTER (davon 1 LFF im Dienstgrad Oberst [B 3] und höher) und 39 LFB ehemaliger Flugmuster.

3. Wie viele Jetpiloten haben in den letzten fünf Jahren ihre Kündigung eingereicht (bitte nach Jahren und Muster aufschlüsseln)?

Was waren die Begründungen?

In den vergangenen fünf Jahren haben insgesamt 14 Luftfahrzeugführer (Jet) (LFF) gekündigt. 1 x 2014, 1 x 2015, 3 x 2016, 0 x 2017 und 9 x 2018. Bis auf einen Offizier wurden alle auf dem WaSys EUROFIGHTER eingesetzt. Der LFF TORNADO stand unmittelbar vor der Umschulung auf das WaSys EUROFIGHTER. Begründungen für Kündigungen dürfen nicht abverlangt werden. Aus der freiwilligen Angabe Einzelner lassen sich keine validen Kündigungsgründe ermitteln. Dementsprechend liegen keine validen Erkenntnisse zu den Kündigungsgründen vor.

4. Welche Dienstvorschriften, Verordnungen, Anordnungen, Befehle etc. regeln den Erhalt der Fluglizenz und Musterberechtigung von Jetpiloten?

Grundsätzlich werden die Dienstvorschriften zur Lizenzierung von Personal bemannter Luftfahrzeuge in der Bundeswehr durch die militärische Luftfahrbehörde – Luftfahrtamt der Bundeswehr (LufABw) – erlassen (Zentralvorschrift A1-271/4-8901 – Lizenzierung von Personal bemannter Luftfahrzeuge). Zusätzlich wird die allgemeine Prüfungsverordnung A1-271/5 – Prüfungen des Personals bemannter und unbemannter Luftfahrzeuge – durch LufABw erlassen.

Ergänzend hierzu werden durch die Standardisierung der Luftwaffe folgende Bereichsvorschriften zur Durchführung von Überprüfungen zum Lizenzerhalt erlassen:

- D2-271/5-2000 – Überprüfung von Luftfahrzeugbesatzungsangehörigen sowie Führerinnen und Führern von unbemannten Luftfahrzeugen der Luftwaffe;
- D2-271/5-2000-5 – Überprüfung der Luftfahrzeugführer bzw. Luftfahrzeugführerinnen von strahlgetriebenen Kampfflugzeugen der Luftwaffe – Eurofighter;
- D2-271/5-2000-13 – Überprüfung der Luftfahrzeugbesatzungen (Luftfahrzeugführer bzw. Luftfahrzeugführerinnen/Waffensystemoffizier) von strahlgetriebenen Kampfflugzeugen der Luftwaffe Tornado PA 200.

5. Wie viele der in Frage 1 genannten Jetpiloten sind aktuell auf einem nichtfliegerischen Dienstposten eingesetzt?

Zurzeit sind insgesamt 167 LFB auf nicht fliegenden Dienstposten eingesetzt. Mehrheitlich sind dies Dienstposten, die eine fliegerische Expertise zur Aufgabenwahrnehmung erfordern, jedoch keine Teilnahme am Flugdienst voraussetzen. Die Dienstpostenbesetzung deckt eine umfangreiche Spannbreite von Verwendungen im BMVg über nationale Kommandobehörden bis hin zu integrierten Verwendungen im In- und Ausland bei NATO Kommandobehörden/Internationalen Stäben ab.

6. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung Jetpiloten, die auf nichtfliegerischen Dienstposten eingesetzt sind und dennoch ihre Fluglizenzen bzw. Musterberechtigung erhalten?

Wenn ja, warum ist das so?

Die Zentralvorschrift A1-1400/0-2 regelt die Teilnahme am Flugdienst für Personal der Lw, das auf Dienstposten außerhalb fliegender Verbände verwendet wird. Hier werden drei Gruppen (Grp) unterschieden:

Grp K: Dies ist Personal, das aufgrund der weiteren Verwendungsplanung die fliegerischen Kompetenzen aufrechterhalten muss (Grp K: Betrachtung erfolgt personenbezogen). Zurzeit sind 9 LFB der Grp K zugewiesen.

Grp G: Zur Aufgabenwahrnehmung auf einem bestimmten Dienstposten ist die Teilnahme am Flugdienst notwendig (Grp G: Betrachtung erfolgt dienstpostenbezogen). Zurzeit sind 28 Dienstposten der Grp G zugewiesen.

Grp V: Personal, das zur Unterstützung von Auslandseinsätzen zur Teilnahme am Flugdienst verpflichtet ist (z. B. Luftfahrzeugführer für Unbemannte Aufklärungsdrohne HERON).

7. Sind die Jetpiloten verpflichtet, ihre Fluglizenz bzw. Musterberechtigung bis zum Erreichen einer bestimmten Altersgrenze zu erhalten?

Wenn ja, warum?

Wenn nein, warum nicht?

Der Erhalt einer Fluglizenz oder Musterberechtigung ist nicht an das jeweilige Alter des Jetpiloten gekoppelt. Nach derzeitigem Stand ist die Notwendigkeit einer Fluglizenz bzw. Musterberechtigung vom jeweils wahrgenommenen Dienstposten abhängig.

8. Mit Erreichen welcher Altersgrenzen ist es den Flugzeugführern nicht mehr erlaubt, als Jetpilot eingesetzt zu werden (bitte nach Musterberechtigung, tatsächlicher Verwendung als aktiver Jet Pilot, Fluglehrer etc. aufschlüsseln)?

Für den Einsatz als Jetpilot/Flugzeugführer existieren – neben den für den Eintritt oder die Versetzung im Soldatengesetz geregelten Altersgrenzen – keine formalen Altersgrenzen. Eine Beschränkung oder gar ein Versagen der Berechtigung erfolgt (in Abhängigkeit vom wahrgenommenen Dienstposten gem. Antwort zu Frage 7) in der Regel aufgrund medizinischer Indikationen (Wehrfliegerverwendungsfähigkeit). Diese ist personenabhängig und unterliegt keiner Altersgrenze.

9. Ist es nach Kenntnis der Bundesregierung möglich, nach einer Verwendung im Stabsdienst wieder in den aktiven fliegerischen Dienst als Jetpilot zu wechseln?

Wenn ja, wie häufig ist dies in den letzten sieben Jahren vorgekommen?

Grundsätzlich strebt die Personalführung den regelmäßigen Austausch von aktueller fliegerischer Expertise für den Einsatz in Kommandobehörden sowie die Requalifizierung und Aktualisierung der fliegerischen Expertise nach einer Stabsverwendung an. Eine entsprechende Verwendungsplanung muss jeweils sehr individuell betrachtet und bewertet werden. Hierbei werden eine Vielzahl von Faktoren berücksichtigt (z. B. Dotierungshöhe von DP in fliegenden Verbänden, Ausbildungs- und Umschulungskapazitäten, Bedarfsträgerforderungen zur Dienstpostenbesetzung etc.). Grundsätzlich wurde eine Rückkehr in fliegerische Verwendungen im Betrachtungszeitraum regelmäßig durchgeführt. Für eine Erfassung entsprechender Personalmaßnahmen bestand bisher kein Bedarf. Dementsprechend liegt hierzu kein Zahlenwerk vor. Eine elektronische Auswertung aus dem Personalwirtschaftssystem der Bundeswehr ist nicht möglich. Personalverfügungen sind gemäß Bundesdatenschutzgesetz lediglich fünf Jahre aufzubewahren. Eine quantitative Ermittlung entsprechender Personalverfügungen wäre vor diesem Hintergrund nur durch händische Auswertung von rund 600 Personalakten durch die beiden zuständigen Personalführer möglich. Das würde diese mehrere Wochen binden und wurde deshalb bisher nicht angewiesen.

10. Wie hoch ist der erwartete Bedarf an Nachwuchs-Jetpiloten in den nächsten sieben Jahren (bitte nach Jahresscheiben und Strahlflugzeugmuster aufschlüsseln)?

Für 2019 ist ein Einstellungsumfang von 23 Jetpiloten geplant. Eine Unterscheidung bei der Einstellung nach Strahlflugzeugmustern erfolgt nicht. Erst mit Abschluss der fliegerischen Grund- und Fortgeschrittenenausbildung wird festgelegt, wer für welches Flugzeugmuster ausgebildet wird. Rein planerisch setzt sich der Bedarf wie folgt zusammen: 14,5 LFF für EUROFIGHTER und 8,5 für TORNADO.

Die Planungen für die folgenden sechs Jahre sind zum heutigen Zeitpunkt identisch.

11. Welche Maßnahmen ergreift die Bundesregierung, um den Bedarf an Jetpiloten zu decken?

Zur Deckung des Bedarfs „Jetpiloten“ wurden durch BMVg Presse-/Informationsstab Arbeitgebermarke Bundeswehr; Social Media in Abstimmung mit dem Bundesamt für das Personalmanagement der Bundeswehr umfangreiche Werbemaßnahmen geschaltet.

Das Motiv „Jetpilot“ war unter dem Hashtag FLIEGEN ein wesentlicher Teil der Berufe-Kampagne II/2018 und wurde im Zeitraum vom 28. August bis 24. September 2018 – als eins von insgesamt 8 Motiven – auf Werbeflächen in Deutschlands Top 20 Großstädten ausgespielt. Hashtag FLIEGEN wurde darüber hinaus auf weiteren 660 Großflächen in Städten >10 000 Einwohnern gezeigt. Im Zuge der Berufe-Kampagne III/2018 „Offiziere“ wurde das Motiv des Piloten weiter eingesetzt; diesmal als eines von insgesamt zwei Motiven unter dem Hashtag OFFIZIER: Beginnend in der 51. Kalenderwoche 2018 wurde es in 119 Deut-

schen Städten > 50 000 Einwohnern erneut plakatiert. Diese Maßnahmen wurden durch einen zielgerichteten Mix aus Print-, Online- und Social Media-Einsätzen umfangreich begleitet. Die Offizier-Kampagne läuft noch bis Ende Februar 2019.

Zudem wurde während der Internationalen Luft- und Raumfahrttausstellung 2018 im Rahmen der Maßnahmen dialogorientierte Personalwerbung in einem luftfahrtspezifischen Umfeld für das Berufsbild des Piloten geworben.

Die Teilnahmen an Luftfahrtausstellungen, sogenannte „AirShows“ in nationalem wie multinationalem Rahmen, einschließlich von Leistungsdemonstrationen der Luftfahrzeuge an Flugtagen, sind ebenfalls ein geeignetes Mittel den Beruf des Offiziers und Jetpiloten zu bewerben. Dabei kommt dem jährlichen Tag der Bundeswehr, der sowohl fliegerische als auch Ausstellungsanteile beinhaltet, eine besondere Bedeutung zu.

Dabei arbeitet die Luftwaffe eng mit den Nachwuchsgewinnungszentren zusammen.

Ergänzend bieten die Verbände der Luftwaffe Schülerpraktika an, um jungen Menschen den Dienst in den Streitkräften nahe zu bringen und um die Faszination für die Fliegerei zu wecken. Im Rahmen der Binnenwerbung werden alle Vorgesetzten angehalten, potenzielle Interessenten für den Fliegerischen Dienst zu motivieren. Hierzu wurden u. a. flächendeckend in der Luftwaffe Werbeposter ausgebracht.

Zur Unterstützung der Bedarfsdeckung im Fliegerischen Dienst hat die Luftwaffe Verpflichtungsprämien und Personalbindungszuschläge ausbringen lassen.

Darüber hinaus erhalten sämtliche Offizieranwärter der Luftwaffe eine Segelflug-einweisung, um erste Eindrücke eines künftigen Betätigungsfeldes in der 3. Dimension zu gewinnen.

Flankierend dienen durch die Luftwaffe erstellte, ausgewählte Beiträge in Fachpublikationen auch als Informationsgrundlage für eine Tätigkeit als Jetpilot.

- a) Wo liegen aktuell die besonderen Altersgrenzen bei Jetpiloten (Eurofighter und Tornado)?

Für Offiziere, die in strahlengetriebenen Kampfflugzeugen als Flugzeugführer oder Waffensystemoffizier verwendet werden, ist im Soldatengesetz grundsätzlich die Vollendung des 41. Lebensjahres als besondere Altersgrenze festgesetzt. Strahlflugzeugführer und Waffensystemoffiziere können bei dienstlicher Notwendigkeit jederzeit in eine andere Verwendung überführt werden, bei der sie dann nicht mehr den vorgenannten verwendungsbezogenen besonderen Altersgrenzen, sondern der besonderen Altersgrenze ihres jeweiligen Dienstgrades unterliegen. Aus dienstlichen Gründen kann eine Rücküberführung in eine Verwendung als Strahlflugzeugführer oder Waffensystemoffizier vorgenommen werden, so dass (wieder) grundsätzlich die besondere Altersgrenze der Vollendung des 41. Lebensjahres gilt.

Die Teilnahme am Flugdienst auf strahlgetriebenen Kampf- und Schulflugzeugen unterliegt keiner allgemein definierten Altersgrenze, sie ist grundsätzlich an die individuelle Wehrfliegerverwendungsfähigkeit gebunden (siehe Erläuterungen zu Frage 8).

- b) Denkt die Bundesregierung darüber nach, diese Altersgrenzen zu verändern?

Wenn ja, wie?

Wenn nein, warum nicht?

Eine Änderung der im Soldatengesetz verankerten allgemeinen und besonderen Altersgrenzen für die Zuruhesetzung der Soldatinnen und Soldaten wird derzeit nicht angestrebt.

- c) Warum ist die Ausbildung zum Jetpiloten zwingend an den Status des Berufssoldaten geknüpft?

Die derzeit gültige Vorschriftenlage der Luftwaffe fordert den Status eines Berufssoldaten.

Aufgrund der besonderen fliegerischen Befähigung, der medizinischen Tauglichkeit und des zeit- sowie äußerst kostenintensiven Ausbildungsverlaufes werden die Anwärter des FlgDst (Jet) mit der Zusage der Übernahme zum Berufsoffizier eingestellt (BO Zusage). Die Übernahme zum Berufsoffizier wird nach erfolgreichem Abschluss bestimmter Ausbildungsabschnitte eingeleitet.

- d) Denkt die Bundesregierung darüber nach, die Ausbildung zum Jetpiloten auch für die Feldwebeldienstgradgruppe zu öffnen?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, wie?

In Ergänzung zur Beantwortung der Frage 11c entsprechen die Qualitätsanforderungen an den LFF Jet denen der Offiziersqualifikation als Einstiegsvoraussetzung. Die Ausbildung zum Jetpiloten für Unteroffiziere m. P. ist daher nicht vorgesehen.

- e) Ist der duale Bachelor-Studiengang Aeronautical Engineering an der Universität der Bundeswehr in München Voraussetzung, um als Jetpilot bei der Luftwaffe eingesetzt zu werden?

Wenn ja, warum?

Der Bachelorstudiengang Aeronautical Engineering ist keine Voraussetzung für eine Verwendung als Jetpilot.

Im Rahmen der Akademisierung des Offiziersberufs ist jedoch möglichst vielen Offizieren ein Studium mit dem Ziel anzubieten, sie für spätere Verwendungen bestmöglich vorzubereiten.

Ein Studium wird deshalb grundsätzlich angestrebt, stellt aber keine zwingende Voraussetzung für die Verwendung als Jetpilot in der Luftwaffe dar.

Der duale Studiengang Aeronautical Engineering beinhaltet im Gegensatz zu den anderen Studiengängen bereits Anteile der fliegerischen Ausbildung, so dass sich unter dem Strich die Ausbildungsdauer (bei optimalen Verlauf der Ausbildung) deutlich verkürzt. Deshalb wird der Studiengang Aeronautical Engineering für Personal des Fliegerischen Dienstes bevorzugt angeboten. Obwohl auch Jetpiloten ohne Studium eingestellt werden, hält die Luftwaffe grundsätzlich an einem Studium für diesen Personenkreis fest, um das Personal auch im Rahmen seiner Dienstzeit außerhalb der Verwendung als Jetpilot bestmöglich zu qualifizieren

und als attraktiver Arbeitgeber wahrgenommen zu werden. Für einige ausgewählte Verwendungen im Fliegerischen Dienst (z. B. Testpilot) ist ein Masterabschluss erforderlich.

- f) Welche Pflichtausbildungen muss ein Flugzeugführer erfolgreich durchlaufen, um im Anschluss als Jetpilot eingesetzt zu werden?

Vor einer Verwendung als Strahlenflugzeugführer oder Waffensystemoffizier sind folgende Ausbildungsabschnitte erfolgreich zu durchlaufen:

Fliegerische Lehrgänge:

- Fliegerische Erstausbildung Teil I – UniBw München – und Teil II – Goodyear, USA;
- Grund- und Fortgeschrittenenausbildung ENJJPT (Euro Nato Joint Jet Pilot Training), Sheppard AFB, USA;
- Waffensystemausbildung EUROFIGHTER, TLG 73 „S“ bzw. TORNADO, TLG 51 „I“.

Zusätzlich: Sprachausbildung Englisch, Lehrgang Überleben Land und Überleben See sowie eine Flugphysiologische Ausbildung inkl. Zentrifuge.

- g) Welche weiteren Studienfächer stehen den studierenden künftigen Jetpiloten noch offen?

Neben dem dualen Bachelor-Studiengang Aeronautical Engineering stehen grundsätzlich alle Studiengänge den studierenden künftigen Jetpiloten offen, die an einer der beiden Universitäten der Bundeswehr in Hamburg und München angeboten werden.

- h) Mit welchem Durchschnittsalter stehen ausgebildete Jetpilotinnen und Jetpiloten der Luftwaffe für eine fliegerische Verwendung zur Verfügung, und wie viele Jahre wird sie bzw. er im Durchschnitt auch fliegerisch eingesetzt?

Das durchschnittliche Lebensalter von Offizieren, die in strahlengetriebenen Kampfflugzeugen als Strahlenflugzeugführer oder Waffensystemoffizier eingesetzt werden, beträgt zu Beginn ihrer ersten fliegerischen Verwendung 27 Jahre.

Die durchschnittliche Dauer in einer fliegerischen Verwendung richtet sich nach der dienstlichen Notwendigkeit. Sie wird durch die individuelle Karriereplanung (z. B. Generalstabsausbildung o. Ä.) maßgeblich beeinflusst. Die durchschnittliche Verwendungsdauer in fliegerischen Verwendungen wurde bisher nicht ermittelt.

12. Wie viele geeignete Jetpilotenbewerber (und damit BOA – Berufsoffizieranwärter) hat die Bundeswehr im Durchschnitt?

Durchschnittlich 3 Prozent der Bewerber schließen die Eignungsfeststellung mit einem Eignungsgrad für den FlgDst (Jet) ab. Im Jahr 2017 waren 21 von insgesamt 680 Bewerbern geeignet. Eine abschließende Auswertung für 2018 liegt noch nicht vor, der Trend sieht jedoch identisch aus.

13. Wie hoch ist die Durchfallquote in der Jetpilotenausbildung, und wie werden diese Soldatinnen und Soldaten in der Bundeswehr weiterverwendet?

In der Grund- und Fortgeschrittenenausbildung ENJJPT liegt die Durchfallquote in den letzten 5 Jahren bei deutlich unter 10 Prozent.

In der Waffensystemausbildung TORNADO wurde im letzten Jahr ein Offizier abgelöst. Ein Offizier hat auf eigenen Antrag die Ausbildung EUROFIGHTER beendet.

Abhängig vom Zeitpunkt gibt es mehrere Varianten der Weiterverwendung der Soldatinnen und Soldaten:

Im Falle eines Studienabbruches wird den Soldaten die Teilnahme an der fliegerischen Ausbildung ermöglicht, scheitern sie auch hier, verlassen sie die Bundeswehr als Soldat auf Zeit.

Nach erfolgreichem Studienabschluss, jedoch Verlust der Wehrfliegerverwendungsfähigkeit (WFV) vor Beginn der fliegerischen Ausbildung, werden die Soldaten unter Wechsel der Verwendung (abhängig vom Studiengang des betroffenen Soldaten) bedarfsorientiert weiterverwendet.

Ähnlich ist das Vorgehen beim Abschluss der fliegerischen Grundlagenausbildung und anschließendem Verlust der WFV; auch hier kommt es zum Verwendungswechsel (abhängig vom Studiengang des betroffenen Soldaten und bedarfsorientiert).

Sollte ein Soldat nach Abschluss der fliegerischen Grundlagenausbildung in der taktischen Waffensystemausbildung scheitern, wird dieser je nach Eignung und Bedarf in einem anderen fliegenden Waffensystem eingesetzt werden.

14. Wie hoch ist die tatsächliche Ausbildungskapazität für Jetpiloten jährlich (bitte nach Lehrgangs- und Studienplätzen, sowie freien Dienstposten aufschlüsseln)?

Die tatsächliche Ausbildungskapazität richtet sich nach dem jährlichen Regenerationsbedarf und sieht keine Quoten für Anwärter mit oder ohne Studium vor.

Die Ausbildungskapazität der Grundlagen- und Fortgeschrittenenausbildung ENJJPT bis einschließlich 2019 liegt bei 18 Schülern jährlich. Für die Jahre 2020 bis 2023 wurde die Kapazität auf 24 Ausbildungsplätze pro Jahr aufgrund eines erhöhten Bedarfes an zu schulenden Anwärtern erhöht.

Die tatsächliche Ausbildungskapazität in der Waffensystemausbildung variiert jährlich abhängig von sonstigen Lehrgängen (Fluglehrer- & Waffenlehrausbildung, Schulung von Führungspersonal) bzw. Verbandsvorhaben.

Eurofighter 2018:

- 11 Lehrgangsplätze (6 x TLG 73 „S“, 5 x TLG 71 „R“);
- zusätzlich 5 Lehrgangsplätze bei den spanischen Luftstreitkräften.

2019:

- 6 Lehrgangsplätze, (TLG 73 „S“);
- zusätzlich 4 Lehrgangsplätze bei den spanischen Luftstreitkräften.

Tornado 2018:

- 5 Lehrgangsplätze (TLG 51 „I“).

2019:

- 7 Lehrgangsplätze (TLG 51 „I“).

Eine Aufschlüsselung nach Studiengängen besitzt im Hinblick auf die Ausbildungskapazitäten für Jetpiloten keine Aussagekraft, da gem. Vorgabe auch 10 Prozent pro Offiziersjahrgang ohne Studium eingestellt werden und die Zuteilung der Studienplätze auch wesentlich vom Interesse der Bewerber/-innen abhängig ist. Begrenzend für die Ausbildungskapazität ist die fliegerische Grundlagen- und Fortgeschrittenenausbildung und nicht das Studium.

Folgende Studiengangzuordnung (Mindestbedarf) ist für Jetpiloten gem. Planung der Personalstärken im Uniformträgerbereich Luftwaffe vorgesehen:

Aeronautical Engineering (zwingende Zuordnung):	19	(LFF)
Luft- und Raumfahrttechnik (vorrangige Zuordnung):	1	(LFF)
Beliebige Zuordnung Studium: (außer Bauingenieur Wesen)	1	(LFF)

15. Wie viel Zeit würden Jetpiloten für die Ausbildung, Umschulung bzw. Einweisung auf die in Betracht kommenden Nachfolgemodelle des Tornados benötigen (bitte nach betrachteten Nachfolgemodellen aufschlüsseln)?

Die Umschulung auf ein anderes Waffensystem, inklusive erforderlicher taktischer Anteile, beträgt aktuell ca. 6 Monate. Aussagen zu Musterschulungen auf ein Nachfolgemodell des Waffensystems TORNADO können erst nach Auswahlentscheidung eines entsprechenden Musters getroffen werden. Daher kann die Frage zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht abschließend beantwortet werden.





