

In Luftwaffe ist Uniform wichtiger als Flugstunden
VBSK: Schuhglanz und Haarschnitt "geben uns Richtung"
Inspekteur Stieglitz als "General Flugunsicherheit" kritisiert

Von ppl-Korrespondent Egge Weers

Berlin/Bonn/Köln/Nörvenich (ppl) - Während in den Jagd- und Jagdbomber-, aber auch in den Lufttransportgeschwadern Frust und Mangel den grauen Truppenalltag prägen, setzt der Militärische Führungsrat der Bundeswehr auf Ordnung, Schuhglanz und Haarschnitt. Der Inspekteur der Luftwaffe, Generalleutnant Klaus-Peter Stieglitz, hat angeordnet, dass wieder mehr der feine Dienstanzug (dunkelblaue Tuchuniform) zu tragen ist - die übliche Fliegerkombi nur in Ausnahmefällen. "In diesen reformunruhigen und unsicheren Zeiten ist es beruhigend zu wissen, dass noch genügend Reserven für die wesentlichen Dinge unseres Dienstalltags vorhanden sind", stellt der zweite Vorsitzende des Verbands der Jet-Besatzungen (VBSK), Frank Arnold, zynisch fest.

"Vielleicht sind es 'shoeshine and haircut', die uns jetzt endlich wieder die nötige Richtung und Stabilität geben", kommentiert Arnold den Erlass zum "Tragen der Tuchbekleidung". Er setzt dann noch hinzu: "Zurück zu den Wurzeln." Der VBSK-Bundesvorsitzende Thomas Wassmann berichtet: "Mir und vielen meiner Kameraden fällt es nun zunehmend schwerer, ein zielführendes Konzept hinter all den Umbrüchen, die im Bereich der Bundeswehr stattfinden, zu erkennen." Die Jet-Flieger denken in diesem Zusammenhang nicht zuletzt an die Anweisung ihres Inspektors über die "Betriebsmitteleinsparung" und die Reduzierung der Flugstundenzahlen. Der in den Verbänden als "besonders zackig" eingestufte Stieglitz will die Sprit- und Ersatzteilkosten senken.

180-Flugstunden-Forderung der NATO wird nicht mehr erfüllt

Das hat bereits vor ungefähr 25 Jahren der seinerzeitige sozialdemokratische Verteidigungsminister Hans Apel in Anbetracht der Haushaltslöcher (u. a. aufgrund der explodierten Kosten der Beschaffung des Mehrzweckkampflugzeugs Tornado/Panavia 2000) versucht. Die Folgen des Beschlusses hat ein General dasmals so beschrieben: "Zunahme der Abstürze und ein höherer Blutzoll." Dass sich das heute wiederholen könnte, befürchten auch erfahrene und langjährige Fliegeroffiziere im Führungsstab der Luftwaffe in Bonn sowie in den Dienststellen der Luftstreitkräfte in Köln. Denn die von der NATO-Allianz seit Jahrzehnten als Minimum angesehene Zahl der jährlichen

Flugstunden (180) wird nach der Stieglitz-Anordnung in keinem Geschwader mehr erreicht.

Die Besatzungen, die zur NATO-"Feuerwehr" (NATO Response Forces) gehören, dürfen pro Jahr noch rund 150 Flugstunden absolvieren. Die anderen Offiziere können nur noch 100 bis 120 Stunden fliegen. "Auch der Nachwuchs wird nun abgespeist, obwohl gerade der ein intensives Training benötigt", sagt der VBSK. Zur 180-Stunden-Forderung der NATO wird erläutert: "Eine realistische Zahl, denn die Besatzungen sollen ja im Einsatz Kampfflugzeuge fliegen." Ein Offizier erläutert: "Generalleutnant Stieglitz müsste es als früherer 'General Flugsicherheit' besser wissen. Aber er beugt sich dem Sparzwang auf Kosten der Flugsicherheit." In dem betroffenen Jagdbombergeschwader 31 in Nörvenich bei Bonn wird der Inspekteur bereits als "General Flugunsicherheit" bezeichnet.

Mangel an Offizieren: Wo leistet der Personalüberhang Dienst?

"Beeindruckt" sind Luftwaffenoffiziere indessen von der Marine. Das Marinefliegergeschwader 2 in Eggebek (Schleswig-Holstein), das auf Anordnung von Verteidigungsminister Peter Struck (SPD) bald aufgelöst wird, erreicht das NATO-Soll. Die Zukunft der Luftwaffe ist aus Fliegersicht "nicht so rosig". In den Verbänden habe sich die Personallage "immer mehr verschlechtert". Gleichzeitig habe der Aufgabenumfang zugenommen. Mit Kritik an der Personalführung wird nicht gespart, da es angeblich auch im fliegerischen Dienst zu viele Offiziere (Personalüberhang) gibt. Der VBSK fragt: "Doch wo existiert oder leistet dieser Überhang seinen Dienst?" In den Geschwadern herrsche Personalknappheit. Die Sollstärke werde "schon lange nicht mehr erreicht".

Ehrerweisung bei Trauerfeiern untersagt

"Enttäuschung und Verärgerung" über Inspekteur Stieglitz
Bei VIP-Veranstaltungen Überflüge als "Übungen" getarnt

Von ppl-Korrespondent Egge Weers

Bonn/Schleswig/Lechfeld (ppl) - In den Luftstreitkräften herrschten "bittere Enttäuschung und tiefe Verärgerung" über Inspekteur Klaus-Peter Stieglitz, berichten Offiziere in den Geschwadern (bis hin zu den Kommodores) sowie den Stäben der Divisionen und Luftwaffenkommandos. Jet-Besatzungen werfen dem General "einen Mangel an Mitgefühl und Pietät" vor. Grund: Bei Trauerfeiern für im Dienst tödlich verunglückte Kameraden dürfen die Überflüge nicht mehr durchgeführt werden. Die Weisung des Inspektors (Az FÜL I7 35-08-10/12) gilt auch für andere Anlässe, wird bei VIP-Veranstaltungen aber umgangen.

Am 28. April 2004 war das Aufklärungsgeschwader 51 "Immelmann" in Schleswig zur Trauerfeier angetreten, um sich von Oberleutnant Sebastian Schulz und Major Arndt Freiburger zu verabschieden, die am 21. April beim Absturz den Fliegertod gefunden hatten. Groß war die Verwunderung, als nach der Zeremonie der Überflug von vier Jets nicht stattfand. Diese Tradition der "Missing Wingman Formation" entstand im I. Weltkrieg: Piloten der Royal Air Force Britanniens machten einen Überflug anlässlich der Trauerfeier für den deutschen Jagdflieger Manfred von Richthofen ("roter Baron").

Die 3. Division hatte sich um einen Überflug bemüht. Der Inspekteur lehnte die Bitte ohne Begründung ab. Wie der Verband der Jet-Flieger (VBSK) mitteilte, hat das Verteidigungsministerium nur auf die Weisung von Stieglitz verwiesen. Nach den Schleswigern übt das Jagdbombergeschwader 32, Lechfeld, Kritik an der Führung. Am 9. Dezember haben Major Konrad Huf und Hauptmann Eik Alexander von Zehmen bei einem Absturz ihr Leben verloren. "Das Verhalten unseres Inspektors versteht niemand mehr", so VBSK-Chef Thomas Wassmann gegenüber ppl. Auch Lechfeld hat eine Beschwerde eingereicht.

Laut Stieglitz stehen Überflüge nicht "in der Tradition der Luftwaffe". Der VBSK fragt sich, "ob es nichts Wichtigeres für hohe Vertreter der Luftwaffe gibt, als in solch sensiblen Bereichen die Paragrafenaxt zu schwingen?" Vielleicht sei das Vertrauen in die Besatzungen, eine Vierer-Formation zu fliegen, nicht mehr vorhanden. Frank Arnold, der zweite VBSK-Vorsitzende, findet es "befremdend", dass Überflüge bei VIP-Shows und Kommandoübergaben oder Außerdienststellungen unter Umgehung der Stieglitz-Weisung stattfinden: Mit "eleganten Sidestep-Lösungen" (getarnt als „Übungen“) z. B. in Fürstenfeldbruck, Meßstetten, Lechfeld und Laage.