

Bundesministerium der Verteidigung (BMVg)

(Einzelplan 14)

13 Ausbildungsmodell für Hubschrauberbesatzungen: Nutzen von 60 neuen Mehrzweckhubschraubern für 2 Mrd. Euro zweifelhaft

(Kapitel 1405 Titel 554 13)

Zusammenfassung

Das BMVg hat nicht sichergestellt, dass es mit dem Kauf von Mehrzweckhubschraubern die Ausbildungslücke auf Einsatzhubschraubern nutzbringend und wirtschaftlich schließen kann. Ein neues Ausbildungsmodell sieht vor, Ausbildungsanteile auf Mehrzweckhubschrauber zu verlegen, die eigentlich auf Einsatzhubschraubern geplant waren. Damit will das BMVg gewährleisten, dass Pilotinnen und Piloten trotz unzureichender Verfügbarkeit von Einsatzhubschraubern ausreichend fliegerische Fähigkeiten aufbauen und erhalten können. Das Luftfahrtamt der Bundeswehr hat die hierfür benötigten Ausbildungskonzepte noch nicht genehmigt. Damit ist der Nutzen der Mehrzweckhubschrauber für Ausbildungszwecke auf Einsatzhubschraubern ungewiss.

Das BMVg will für den Kauf und Betrieb von bis zu 60 Mehrzweckhubschraubern etwa 2 Mrd. Euro ausgeben. Davon sollen bis zu 40 Mehrzweckhubschrauber fehlende Flugstunden auf den Einsatzhubschraubern für die Ausbildung und Inübhunghaltung ausgleichen.

Das BMVg sollte das neue Ausbildungsmodell nur dann umsetzen, wenn es nachgewiesen hat, dass genügend Ausbildungsanteile auf einen Mehrzweckhubschrauber verlagert und für die eigentliche Ausbildung auf den Einsatzhubschraubern angerechnet werden können. Darauf aufbauend muss es ermitteln, wie viele Mehrzweckhubschrauber es benötigt. Zudem muss das BMVg nachweisen, dass das neue Ausbildungsmodell wirtschaftlich und praktikabel ist.

13.1 Prüfungsfeststellungen

Bisherige Ausbildung von Hubschrauberbesatzungen

Die Teilstreitkräfte Heer, Luftwaffe und Marine nutzen verschiedene Einsatzhubschrauber. Diese haben unterschiedliche Aufgaben, wie Transport von Personal und Material, Aufklärung oder Kampf. Die Einsatzhubschrauber unterscheiden sich daher erheblich in ihrer Größe und ihren Fähigkeiten. So müssen beispielsweise Hubschrauber der Marine so ausgerüstet sein, dass sie über See fliegen und von Schiffen aus operieren können.

Die Bundeswehr bildet ihre Hubschrauberpilotinnen und -piloten zunächst zentral auf einfachen zivilen Hubschraubern aus. Nach dieser Grundausbildung wechseln sie in die Verbände ihrer Teilstreitkraft. Dort absolvieren sie eine sogenannte Waffensystemausbildung auf ihrem jeweiligen Einsatzhubschrauber. Nach erfolgreichem Abschluss erhalten sie den Status „Combat Ready“. Damit sind sie auf ihrem Einsatzhubschrauber voll einsatzbereit. Um diesen Status zu erlangen und zu erhalten, müssen sie jährlich eine bestimmte Anzahl an Flugstunden auf ihrem Einsatzhubschrauber nachweisen.

Zu wenig Flugstunden auf den Einsatzhubschraubern

Die Bundeswehr beschaffte seit dem Jahr 2005 mit dem Kampfhubschrauber TIGER und dem Transporthubschrauber NH90 verschiedene Einsatzhubschrauber für das Heer. Sie plante den Flugbetrieb jedes Einsatzhubschraubers mit jeweils 200 Flugstunden jährlich. Damit wollte sie Einsatzaufgaben, die Pilotenausbildung nach der Grundausbildung sowie die Inübhunghaltung gewährleisten. Tatsächlich konnte die Bundeswehr die neuen Einsatzhubschrauber nicht wie geplant nutzen. Dies lag an ihrer Störanfälligkeit, häufigen Wartungen und umfangreichen technischen Anpassungen. Im Jahr 2019 leisteten sowohl TIGER als auch NH90 deutlich weniger Flugstunden als benötigt. Die Bundeswehr bemüht sich, die Verfügbarkeit dieser Hubschrauber zu verbessern. Trotzdem rechnet sie damit, die TIGER jeweils höchstens bis zu 150 Flugstunden jährlich und die NH90 jeweils lediglich bis zu 120 Flugstunden jährlich nutzen zu können. Damit fehlen insbesondere Flugstunden für Ausbildung und Inübhunghaltung der Hubschrauberbesatzungen.

Die Bundeswehr führt zurzeit mit dem SEA LION einen neuen Marinehubschrauber aus dem NH90-Programm ein. Zudem beabsichtigt das BMVg, ältere Bordhubschrauber durch den Kauf weiterer Hubschrauber NH90 zu ersetzen. Die technische Komplexität und der Wartungsaufwand der neuen Marinehubschrauber sind ähnlich hoch wie bei den NH90 des Heeres.

Die Luftwaffe betreibt seit fast 50 Jahren den mittleren Transporthubschrauber CH-53. Auch dieser Einsatzhubschrauber erreicht aufgrund seines Alters, notwendigen Modernisierungen

und einer sehr hohen Störanfälligkeit bei weitem nicht die geforderten jährlichen 200 Flugstunden. Er soll ab dem Jahr 2025 durch einen schweren Transporthubschrauber ersetzt werden.

Pilotenausbildung ist gefährdet

Da die Bundeswehr die knappen Flugstunden ihrer Einsatzhubschrauber vorrangig für Einsatzaufgaben nutzen musste, fehlten bei fast allen Einsatzhubschraubern Flugstunden für die Ausbildung und Inübnunghaltung. Viele angehende Pilotinnen und Piloten konnten dadurch ihre Ausbildung nach der Grundausbildung nicht fortsetzen. Um zu vermeiden, dass sie ihre gerade erst erlangten fliegerischen Fähigkeiten und damit die Pilotenlizenz verlieren, mietete die Bundeswehr zusätzlich zivile Hubschrauber an. Auf diesen einfachen Hubschraubern sollten die Pilotinnen und Piloten bis zum Beginn ihrer Waffensystemausbildung geschult werden. Die Bundeswehr nennt dieses Verfahren „Professionalisierung“.

Trotz der „Professionalisierung“ erreichten viele Pilotinnen und Piloten nicht das Ausbildungsziel „Combat Ready“ auf ihrem Einsatzhubschrauber. Dies lag insbesondere daran, dass die bei der „Professionalisierung“ absolvierten Flugstunden nicht auf die Waffensystemausbildung angerechnet werden konnten.

Beim Heer warteten im Mai 2019 mehr als zwei Ausbildungsjahrgänge auf ihre Waffensystemausbildung. In den letzten Jahren mussten angehende Pilotinnen und Piloten regelmäßig ihre Ausbildung endgültig abbrechen, weil Flugstunden auf den Einsatzhubschraubern fehlten. Die Luftwaffe setzte die Waffensystemausbildung auf dem Transporthubschrauber CH-53 wegen fehlender Flugstunden zeitweise aus. Auch hier hatte sich eine Bugwelle an Pilotinnen und Piloten aufgebaut, für die nicht ausreichend Ausbildungskapazitäten bereit standen. Bei der Marine ist absehbar, dass die neuen Hubschrauber aus dem NH90-Programm nicht ausreichend Stunden fliegen können, um damit neben den Einsatzaufgaben auch die Waffensystemausbildung und die Inübnunghaltung vollständig sicherzustellen.

Die Bundeswehr geht davon aus, dass sie dauerhaft zu wenige Flugstunden auf Einsatzhubschraubern bereitstellen kann, um die fliegerischen Fähigkeiten ihrer Hubschrauberbesatzungen auszubauen und zu erhalten.

Neues Ausbildungsmodell geplant

Das BMVg plant ein neues Modell für die Hubschrauberpilotenausbildung. Es sieht vor, Ausbildungsanteile von Einsatzhubschraubern auf noch zu beschaffende Mehrzweckhubschrauber zu verlegen. Mit diesen plant die Bundeswehr, künftig die Grundausbildung sicherzustellen. Sie möchte damit außerdem die fehlenden Flugstunden auf Einsatzhubschraubern ausgleichen und den Umstieg von der Grundausbildung auf den Einsatzhubschrauber erleichtern. Die Bundeswehr will so die fliegerischen Fähigkeiten erhalten und mehr einsatzfähige Besatzungen zur Verfügung haben.

Dazu plant das BMVg, für etwa 2 Mrd. Euro bis zu 60 Mehrzweckhubschrauber zu beschaffen und bis zum Jahr 2042 zu betreiben. 20 von diesen möchte es in der Grundausbildung einsetzen. 40 Hubschrauber sollen Anteile von Waffensystemausbildung und Inübungshaltung bei den Teilstreitkräften übernehmen. Die Mehrzweckhubschrauber sollen in den Jahren 2024 bis 2027 ausgeliefert werden.

Die Teilstreitkräfte haben ihren Bedarf an Mehrzweckhubschraubern überschlägig ermittelt und unterschiedlich begründet. Sie haben nicht näher untersucht, welche Anteile der jeweiligen Waffensystemausbildung und Inübungshaltung Mehrzweckhubschrauber übernehmen können. Entsprechende Ausbildungskonzepte liegen noch nicht vor. Das Luftfahrtamt der Bundeswehr hat die Anrechenbarkeit von Ausbildungsanteilen auf dem Mehrzweckhubschrauber außerdem noch zu genehmigen. Die Teilstreitkräfte haben auch nicht untersucht, ob und wie sich der Ausbau und Erhalt fliegerischer Fähigkeiten auf zwei unterschiedlichen Hubschraubertypen mit den Dienstplänen der Pilotinnen und Piloten vereinbaren lässt.

Da sich die Ausbildungsinhalte bei den einzelnen Einsatzhubschraubern deutlich unterscheiden, sind die Anforderungen an einen Mehrzweckhubschrauber vielfältig. Die Marine forderte beispielsweise, dass dieser über See fliegen sowie auf Schiffen starten und landen kann und ein Seeraumüberwachungsradar hat. Heer und Luftwaffe benötigen einen Hubschrauber, der für das Fliegen mit Außenlasten sowie für Nacht-, Gebirgs- und Instrumentenflug geeignet ist. Für die Grundausbildung hingegen benötigt die Bundeswehr einen einfach zu fliegenden und wenig komplexen Hubschrauber. Das BMVg hat noch nicht entschieden, welche Anforderungen es an den neuen Mehrzweckhubschrauber stellt. Es kann daher nicht bewerten, ob ein gemeinsamer Hubschraubertyp die unterschiedlichen Anforderungen erfüllen kann.

Das BMVg hat im Mai 2019 die Bundeswehr beauftragt, entsprechend dem neuen Ausbildungsmodell ein Rüstungsprojekt zu beginnen. Es hat damit das militärische Beschaffungsverfahren für Mehrzweckhubschrauber eingeleitet.

13.2 Würdigung

Fehlende Untersuchungen

Der Bundesrechnungshof hält es grundsätzlich für möglich, Ausbildungsanteile auf einen einfachen Hubschrauber zu verlegen. Er hat aber kritisiert, dass das BMVg nicht ausreichend untersucht hat, ob und in welchem Umfang Mehrzweckhubschrauber dafür geeignet sind. Er hat auch kritisiert, dass das BMVg den Bedarf an bis zu 60 Hubschraubern nicht schlüssig hergeleitet hat. So hat das BMVg nicht untersucht, ob sich genügend für die Waffensystemausbildung und Inübungshaltung anrechenbare Ausbildungsanteile auf den Mehrzweckhubschraubern verlagern lassen. Dies hätte die Bundeswehr für jeden Einsatzhubschrauber im Einzelnen untersuchen müssen. Davon hängt der grundsätzliche Bedarf und die benötigte Stückzahl an Mehrzweckhubschraubern ab.

Wirtschaftlichkeit von Mehrzweckhubschraubern

Der Bundesrechnungshof hat darauf hingewiesen, dass Flugstunden auf Mehrzweckhubschraubern nur wirtschaftlich sind, wenn sie solche auf Einsatzhubschraubern entbehrlich machen. Erfahrungen aus der „Professionalisierung“ haben gezeigt, dass es nicht reicht, Hubschrauberbesatzungen lediglich mehr Flugstunden zu ermöglichen. Lassen sich Flugstunden auf Mehrzweckhubschraubern nicht anrechnen, verlängert sich die Ausbildungsdauer, ohne dem eigentlichen Ausbildungsziel „Combat Ready“ auf dem Einsatzhubschrauber näher zu kommen. Zudem erreicht die Bundeswehr damit auch nicht, mehr Pilotinnen und Piloten als bisher vollständig auf den Einsatzhubschraubern auszubilden. Der Bundesrechnungshof hat auch die Gefahr gesehen, dass bei längerer Ausbildung weniger Dienstzeit auf den Einsatzhubschraubern verbleibt.

Empfehlungen des Bundesrechnungshofes

Der Bundesrechnungshof hat empfohlen, zunächst zu prüfen, ob mit den geplanten Mehrzweckhubschraubern ein ausreichender Beitrag geleistet werden kann, um fliegerische Fähigkeiten auf den Einsatzhubschraubern aufzubauen und zu erhalten. Keinesfalls sollten Mehrzweckhubschrauber beschafft werden, die hierfür nur wenig Nutzen bieten. Das BMVg hat den Bedarf an Mehrzweckhubschraubern schlüssig herzuleiten. Es hat auch zu prüfen, ob der Aufbau und Erhalt fliegerischer Fähigkeiten auf zwei unterschiedlichen Hubschraubertypen geleistet werden können und sich in den Dienstplänen umsetzen lassen. Zudem sollte das BMVg prüfen, ob das neue Ausbildungsmodell wirtschaftlich ist.

13.3 Stellungnahme

Das BMVg hat eingeräumt, dass in der „Professionalisierung“ geleistete Flugstunden auf einfachen zivilen Hubschraubern kaum für die Waffensystemausbildung hätten angerechnet werden können. Dies habe an der hierfür fehlenden Eignung der Hubschrauber und zu wenig angebotenen Flugstunden gelegen. Im neuen Ausbildungsmodell werde dies verbessert, indem mit den Mehrzweckhubschraubern auch militärische Fähigkeiten ausgebildet und mehr Flugstunden bereit gestellt würden.

Das BMVg hat auch zugestanden, dass es noch nicht näher untersucht habe, welche Anteile von Waffensystemausbildung und Inübnghaltung auf Mehrzweckhubschraubern geleistet werden könnten. Dies seien jedoch nicht die einzigen Aufgaben, die die Mehrzweckhubschrauber erfüllen sollten. Die meisten Flugstunden seien dafür vorgesehen, Pilotinnen und Piloten zu professionalisieren, die aufgrund fehlender Flugstunden auf den Einsatzhubschraubern sonst nicht weiter ausgebildet werden könnten. Beim neuen Ausbildungsmodell gehe es weniger darum, aus Gründen der Wirtschaftlichkeit Flugstunden auf Einsatzhubschraubern zu verringern. Vielmehr soll es die dort fehlenden Flugstunden für die Ausbildung ausgleichen.

Das BMVg hat mitgeteilt, es gebe grundsätzlich zwei Handlungsoptionen, um die Flugstunden- und Ausbildungslücken zu schließen: Den Kauf von mehr Einsatzhubschraubern mit vergleichsweise teuren Flugstunden oder den Kauf einer ausreichenden Anzahl an Mehrzweckhubschraubern, die kostengünstig Ausbildungsanteile der Einsatzhubschrauber abdecken.

Das BMVg hat angekündigt, ausstehende Untersuchungen bis zur Entscheidung über die Beschaffung von Mehrzweckhubschraubern nachzuholen. Es gehe aufgrund allgemeiner Erfahrungen im Betrieb von Hubschraubern jedoch davon aus, dass ein Mehrzweckhubschrauber für Teile der Waffensystemausbildung eingesetzt werden könne. Das BMVg beabsichtige daher weiterhin, fehlende Flugstunden auf den Einsatzhubschraubern durch zusätzliche Mehrzweckhubschrauber auszugleichen. Daran richte es auch die beabsichtigte Beschaffung weiterer Marinehubschrauber aus.

13.4 Abschließende Würdigung

Das BMVg hat nicht bestritten, dass die praktizierte „Professionalisierung“ mit zivilen Hubschraubern die Ausbildungslücke auf den Einsatzhubschraubern nicht schließen kann. Unstreitig muss das BMVg dringend eine Lösung finden, um den Aufbau und Erhalt der fliegerischen Fähigkeiten der Hubschrauberbesatzungen sicherzustellen.

Das BMVg hat Lehren aus der unzureichenden „Professionalisierung“ zu ziehen. Der Bundesrechnungshof unterstreicht seine Forderung an das BMVg, das neue Ausbildungsmodell nur dann umzusetzen, wenn ausreichend Flugstunden von Einsatzhubschraubern auf Mehrzweckhubschrauber verlegt und auf die Waffensystemausbildung angerechnet werden können. Erst anschließend kann das BMVg den Bedarf an Mehrzweckhubschraubern ermitteln.

Das BMVg bleibt aufgefordert, eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung des neuen Ausbildungsmodells durchzuführen. Der Bundesrechnungshof erwartet, dass das BMVg dabei sämtliche Handlungsoptionen untersucht, mit denen es der Ausbildungslücke auf den Einsatzhubschraubern begegnen kann. Ausbildungsmöglichkeiten in Simulatoren hat es dabei ebenso wie den Kauf weiterer Einsatzhubschrauber mitzuberücksichtigen. Das BMVg hat auch sicherzustellen, dass es mit dem neuen Ausbildungsmodell eine handhabbare Lösung umsetzt und die Qualität der Ausbildung und Inübunghaltung gewahrt bleibt. Es sollte damit mehr Pilotinnen und Piloten als bislang vollständig ausbilden und einsatzbereit halten können.

Das BMVg sollte die vom Bundesrechnungshof geforderten Untersuchungen durchführen. Dies sollte schnellstmöglich geschehen, um zeitnah die Situation der Hubschrauberbesatzungen zu verbessern. Eile ist auch deshalb geboten, weil das Ergebnis der Untersuchungen den Bedarf an weiteren Marinehubschraubern und an schweren Transporthubschraubern für die Luftwaffe beeinflusst.