

**I Love Air 2016 – Teil 2:**

**Showtime zwischen A400M-  
Debakel, Kunstmalobjekt  
EUROFIGHTER und Heer der Lüfte**



Gut zwei Jahre nach ihrem letzten, traditionell noch recht voluminös gestrickten Sechs-Tage-I-Love-Air-Event, präsentierte sich Berlins, über Europas Grenzen hinaus renommierte, Internationale Luft- und Raumfahrt ausstellung (ILA) 2016 im vollkommen neu designten Schlankheitskostüm. Nach einer thematisch-organisatorisch breit wie tief angelegten Fitnesskur, zeigte sich der kürzlich endende Spreeathener Air-Salon prächtig abgespeckt und von jugendlicher Frische. Das neue, vom Bundesverband der Deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie (BDLI) und der Messe Berlin kreierte SlimLine-Format präsentierte sich dabei ebenso zeitgemäß wie innovativ. NV Hauptstadt-Korrespondent Volker Schubert berichtet im zweiten Teil seiner Reportage vom ILA-Besuch von den facettenreich orchestrierten Foren und Flugshows innerhalb der drei Fachpublikumstage und von Verteidigungsministerin Ursula von der Leyen.

Bundeshauptstadt Berlin/Selchow, Land Brandenburg. Exakt zum meteorologischen Sommerbeginn gestartet, zeigte sich die ILA 2016 schlank und rank wie nie – um es im semantisch zeitgemäßen Duktus zu posten, quasi als »ILA2go«: In das nun vier Messetage andauernde Luft- und Raumfahrtschaufenster nationaler wie globaler Spitzenentwicklungen aus dem Hightech-Umfeld des unbemannten wie bemannten Menschenflugs, hatten die ILA-Macher ein reichhaltiges Boden- und Luftprogramm implementiert, das den vielfältigen Ansprüchen der Branchenexperten als auch den Medien wie dem Geschmack des luftfahrtaffinen Allgemeinpublikums mehr als gerecht geworden sein dürfte. Mit einem luftfahrthistorischen Zeitsprung würdigte die ILA zudem ganz gezielt einem großen Deutschen: Otto Lilienthal. Der enthusiastische Luftfahrtpionier, der bei seinen mutigen Flugexperimenten gegen Ende des 20. Jahrhunderts tödlich verunglückte, steht wie kein anderer für den Eintritt der Erdenbewohner in den Menschenflug.

Erinnerungskulturell entsprechend wertvoll, zeigte das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) dann auch den originalgetreuen Nachbau des einstigen Lilienthal-Fluggleiters, wie er sich vor 125 Jahren in den brandenburgischen Himmel schwang. Dessen fliegerische Tauglichkeit hatten die DLR-Forscher jüngst im modernen deutsch-niederländischen Windkanal in Emmeloord getestet. Demnach war der deutsche Luftfahrtheroe seiner Zeit flugkonstruktiv so weit voraus, dass die streng wissenschaftliche Strömungsevaluierung zu außergewöhnlichen Ergebnissen führte. In dem realitätsnahen Flugexperiment erwies sich der Lilienthal-Flieger von 1896 dabei als aerodynamisch so perfekt und eigenstabil designt, dass die Flugeigenschaften exakt denen typischer Schul-Segelflugzeuge der 1930iger Jahre entsprachen.

Immer wieder Stress in der Combat-Cloud. Die Wehressortchefin Ursula von der Leyen blickt beim Überflug des neuen, strategischen Transportfliegers A400M mit tiefen Sorgenfalten in den ILA-Himmel.

Volker Schubert

### **ILA-Himmelsshow mit Luftakrobatik**

Fünzig Konferenzen, zahlreiche Workshops und Spezialforen boten der Luftfahrtcommunity neben reichhaltigem Informationsaustausch, aktuellem Branchenwissen und transparentem Marktüberblick vor allem Neuestes aus den innovativen Themenwelten Industrie 4.0, Ökoeffizienz, Digitalisierung und 3D-Druck. Hightech-Produkte, die einen tiefen Blick in die Technikzukunft der Aerospace-Industrie erlaubten, eröffnete vis-à-vis der Dependence des Bundeswirtschaftsministeriums das erstmals dargebotene ›Future Lab«. Koloriert wurde die neukomponierte ILA auch von einem ebenso gertenschlank getakteten Take-off-Programm: Am mit Wolkenfiris überzogenen Himmel arrangierten die Berliner ILA-Pioniere kurzweilige Luftakrobatik vom Feinsten. Unter dem Motto ›I love Air« schossen »zig-tonnen-leichte« Fluggiganten in beinahe kerzengeradem Steilflug in die Wolken – nur wenige Herzschläge nachdem die fliegenden Weltmarken-Flaggschiffe mit gewaltigen Schubkräften über die südliche Runway des 250.000m<sup>2</sup> großen Berlin ExpoCenter Airport gesprintet waren. So wie etwa der AIRBUS A350XWB, der unter allgemeinem Raunen in die dritte Dimension enteilte.

### **60 Jahre Deutsche Luftwaffe**

Der hochmoderne Großraumflieger repräsentiert eine echte Revolution in der Flugzeugproduktion, denn in die Verkehrsmaschine ist der materiell umfangreichste Kohlefaserverbundwerkstoff-Anteil verbaut worden, der jemals in einen Strahlflieger hineinkonstruiert wurde. Gut 200 Fluggeräte aller Typen- und Verwendungsreihen wurden sowohl im Air-Show-Programm als auch auf dem Freigelände vorgestellt. Zum 60igsten der Deutschen Luftwaffe war der kunstvoll sonderlackierte EUROFIGHTER dann unumstritten einer jener Eyecatcher, der definitiv für gänsehautbasierte Halsverrenkungen sorgte. Auch das Heer der Lüfte ließ tüchtig »hubschraubern« und glänzte mit den topmodernen Einsatzmustern Taktischer Transporthubschrauber NH90 und Kampfdrehflügler TIGER während einer realitätsnah gestalteten Evakuierungsperformance, bei der am Boden deutsche Fallschirmjäger aus dem niedersächsischen Seedorf mit einer professionell vorgeführten Lagebereinigung überzeugten.

Mit dem Überflug von 19 Starr- und Drehflüglern ließen es Luftwaffe wie Heer am ILA-Himmel abermals gehörig brummen. Boeings CH-47 CHINOOK Schwerlasthubschrauber – ein heißer Favorit für die Nachfolge des in die Jahre gekommenen Mittleren Transporthubschraubers CH-53 der Luftwaffe – demonstrierte ebenfalls das eindrucksvolle Fähigkeitsspektrum militärischer Flugzeugeinsatzmuster. Liebe zur Berliner Luft versinnbildlichten auch weitere militärische Hingucker, wie die ILA-Premiere des Tank- und Transportflugzeug AIRBUS A330 MRTT und die Luftkriegsszenarien imitierenden Überflüge mit vier EUROFIGTERn, die den Luftraum sicherten, während vier TORNADOs in der Air-to-Ground-Rolle schlagkräftig Erdkampffziele penetrierten. Fabelhaftes zeigte der ILA-Radarschirm bei der atemberaubenden Flugshow der Schweizer Nationalstaffel ›Patrouille Suisse« mit ihren rassigen Jagdflugzeugen vom Typ Northrop F-5E TIGER II – längst ist die spektakuläre Präzision der Kunstflugstaffel, die im Ausland nur sehr wenige Auftritte arrangiert, eine feste Institution auf dem Berliner Air-Salon.

### **Premiere: HeliLounge mit Punktlandung**

Dass die ILA traditionell auch ein Leistungsschaufenster der Luftrüstung ist, zeigen gleichwohl die am Boden aussagekräftig platzierten Rüstungs-Highlights und Militärexponate. In den Themenfeldern Strategischer Lufttransport und Unbemannte Aufklärungskompetenz waren natürlich die Großflugzeuge mit der Typenbezeichnung Boeing C-17 GLOBEMASTER III der U.S. Air Force und der deutsche Airlifter AIRBUS A400M sowie die vielen Heeres- und Luftwaffendrohnen nicht zu übersehen. Vom niedersächsischen Militärflugplatz Faßberg direkt zur ILA gestartet, führte der Kampfzonen-Rettungshubschrauber NH90 vom Transporthubschrauberregiment 10 ›Lüneburger Heide« staunenden Publikumsaugen die Prototypenkonfiguration des neuen notfallmedizinischen Rüstsatzes 2.0 bei einer hautnahen Einweisung vor.

Als präzise Punktlandung erwies sich auch die neue ›HeliLounge« innerhalb des sogenannten Einsatzpavillons, die auf Antrieb zur zentralen ILA-Drehscheibe der Rotorflugcommunity arrierte. Als obligatorischer Treffpunkt von Rotorflugsystemexperten, boten die Präsentationsflächen unter anderem sehr spezielle, auf die militärischen und hoheitsstaatlichen Hubschraubernutzer zugeschnittene Events, die sich überaus positiver Resonanz erfreuten, wie etwa die Diskussionsplattformen der Bundespolizei, der Division Schnelle Kräfte und des Kommandos Spezialkräfte der Bundeswehr. Besonders intensiv wurde hier zudem über neue Wege und zielführende Lösungen zur Vertiefung der Kooperation zwischen den staatlichen Drehflüglernutzern, den Hubschrauberproduzenten und der

## **Inhalt Ausgabe 24/2016**

Flugsimulationsbranche referiert, die unisono in dem Tenor mündeten, dass die ökonomisch vertretbare Sicherstellung der professionellen Einsatzfähigkeit militärischer Luftfahrzeuge nur im gemeinsamen Konzert aller Beteiligten zu bewerkstelligen sei.

### **Das Heer der Lüfte**

In arteigenem Luftfahrtoliv präsentierte sich der I-love-Air-Event auch beim VIP-Empfang der Landstreitkräfte. Schließlich währte sich das Deutsche Heer nicht ganz ohne Stolz zu den größten Ausstellern des Berlin-Brandenburger Air-Salons. Dass die nationale Landmacht logischerweise über eigene Piloten und operationell-taktische Luftfahrzeugflotten verfügt, kursiert hierzulande eher wie unter dem Siegel eines ungefüllten Geheimnisses. Fakt ist jedoch: Bis zum Ende der Dekade wird das Deutsche Heer voraussichtlich ein voll aufgefülltes Mengengerüst zweier typenreiner Drehflügel-Flotten betreiben, das später 82 taktische Transporthubschrauber NH90 und 68 schlagkräftige Kampf-Helikopter TIGER umspannen wird, so der Sachstand nach dem letzten Drehflügel-Deal, der den Auftrag für 18 NH90-Hubschrauber der Marineversion SEA LION und optional den Kauf von 22 NH90 für ein zukünftig multinational zu betreibendes Hubschrauberregiment beinhaltet.

Dass nicht alles das, was fliegt, automatisch unter dem Luftwaffen-Logo firmiert, ist insbesondere für luftbewegliche Operationen der Division Schnelle Kräfte (DSK) materiell hoch bedeutsam, denn für den synergetischen Einsatzverbund von hoch spezialisierten Fallschirmjägern und modern ausgerüsteten Heeresfliegerkräften ist der Sondergroßverband Anfang 2014 geradewegs erst aufgestellt worden. Entlang dieses Kontextes jedoch unterstrich Generalleutnant Jörg Vollmer – seit Sommer 2015 amtierender Inspekteur des Heeres – dass sich die modernen Kampf- und Transporthubschrauber, wie sie die ILA ausstelle und einsatznah vorführe, im gesamten Afghanistan-Missionsspektrum zwischen 2013 und 2014 hervorragend bewährt hätten. Es sei für ihn als ISAF-Regionalkommandeur Nord im Jahre 2013 *»ein gutes Gefühl«* gewesen, mehr Verantwortung übernehmen zu können, so Vollmer beim Specialevent vor geladenen Gästen. Luftbeweglichkeit spiele innerhalb seiner Teilstreitkraft eine bedeutende Rolle, weshalb man alle damit verbundenen Fähigkeitsdomänen nun in eine robuste Struktur überführt habe, die unter dem Dach der Division Schnelle Kräfte konsequenter denn je luftbewegliche Infanterie, Spezialkräfte und Heeresflieger unter einheitlicher Führung bündele. Damit sei ein für alle erdenklichen Einsatzoptionen tragfähiger Pfeiler geschaffen worden, der zukünftig auch anhand binational praktizierter Kooperation über erhebliche Durchschlagskraft verfügen werde. Mit der Unterstellung der niederländischen ›11. Luchtmobielen Brigade‹ unter DSK-Kommando, befände sich das Heer jetzt innerhalb Europas in einer als unikal wahrgenommenen, zweistaatlichen Militär Liaison, die EU-weit als Vorreiter rangiere.

### **Dritte Dimension ist essenzielles Fähigkeitscluster**

Gemeinsam durchhalte- und durchsetzungsfähige Heeresluftverbände weltweit einsatzbereit für national gestrickte Militärmissionen vorzuhalten, sei heutzutage ein Schlüsselement moderner Operationsführung, bei dem die Landstreitkräfte der betreffenden Länder sowohl beim Training als auch im Alarmfall profitierten. Als weit über Deutschlands Grenzen hinweg renommierte Trainingsschmiede, die für hochprofessionelle Militärluftfahrzeugführer verantwortlich zeichne, firmiere das Internationale Hubschrauberausbildungszentrum im niedersächsischen Bückeburg. Zum weiteren Trainingsmagneten dürfte ab 2017 auch das in Celle entstehende ›Ausbildungs- und Übungszentrum Luftbeweglichkeit‹ arrivieren. Die beiden Militärflyerfakultäten, die streng synergetisch konzipiert seien, stünden für die Schaffung eines obligaten Bestands einer bald weltweit einmaligen Schulungslandschaft. Angesichts der Transformation Bückeburgs zur internationalen Pilotenschmiede und der kommenden Neuaufstellung des Ausbildungs- und Übungszentrums Luftbeweglichkeit in Celle, hinterlasse die Militärische Luftfahrtstrategie, die erst vor kurzem vom Verteidigungsministerium erlassene wurde, an beiden Standorten neue wie gewichtige Spuren.

### **Deutsche Heeresflieger: Bald schlagkräftige Regenten im bodennahen Luftraum**

Große Herausforderungen erzeugten aktuell jedoch der Betrieb wie auch der Einsatz der zulaufenden Hubschrauberflotten. Hier schien Vollmer jedoch eher mit langsamen Lösungen zu rechnen. Mit Blick auf die Hohlstrukturen und die von Ministerin von der Leyen eingeläutete Trendwende Material, sei es das vorrangigste Ziel, die Verfügbarkeit von Flugsystemen zu erhöhen, wobei die *»eingeleitete personelle Trendwende [...] ebenfalls einen wichtigen Beitrag leisten«* werde, so der Heereschef. Dann kam Vollmer auf

die endenden Produktlebenszyklen von Heeresdrohnen zu sprechen. Hier sei bei den Verteidigungsausgaben eine weitere Trendumkehr geschaffen worden, die den Zulauf von Nachfolgesystemen im Einzelplan 14 der Folgejahre wohl angemessen berücksichtigen werde. Ungeachtet dessen sei das Heer bestrebt, seine Fähigkeiten in der dritten Dimension stets konsequent einzubringen, was der NATO wie der EU mittelfristig einen luftbeweglichen Großverband an die Hand geben werde, der Europas Reaktionsfähigkeit in der Allianz signifikant steigern werde. Auch im 60sten Jahr neuer deutscher Landmacht wie in der Zukunft werde das Heer am Himmel »eine wichtige Rolle spielen«, so der Heeresobere, »unabhängig wer zu unserer Wirkungsüberlegenheit beiträgt«.

### **AIRBUS unter Druck: Von der Leyen will Schadenersatz für A400M-Verspätung**

Anders als Bundeswirtschaftsminister Sigmar Gabriel, der die positive Gesamtleistung der deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie in überaus lobenden Worten hervorhob, positionierte sich Bundesverteidigungsministerin Ursula von der Leyen bei ihrer ILA-Visite, die sie zu den statischen wie dynamischen Bundeswehr-Displays als auch zu einzelnen Ausstellern der Luftrüstungsbranche führte. Die Gründe für von der Leyens aktuell anhaltende kognitive Dissonanz sind dabei höchst konkret: Erst im Dezember 2014 hatte die Deutsche Luftwaffe den ersten Militär-Cargolifter AIRBUS A400M erhalten – zwischenzeitlich hat AIRBUS lediglich vier Exemplare von 53 derzeit vertraglich bestellten an die deutschen Luftstreitkräfte ausgeliefert. Die jahrelangen Verspätungen dürften sich Schätzungen des Wehressorts zufolge bis zum Jahre 2019 letztlich auf 107 Monate beziffern; damit belaufen sich die Projektverzögerungen des europäischen Luftfahrt- und Rüstungskonzerns AIRBUS auf fast neun Jahre, so der aktuelle Rüstungsbericht aus dem Bandler Block, der auch die Kostenerhöhung, die dem zeitnahen Bulletin zugrunde liegen, nennt: rund 1,47 Milliarden Euro betrage die finale finanzielle Steigerung, demnach also 18 Prozent mehr, als ursprünglich veranschlagt.

Ärgerlich ist das derzeitige A400M-Debakel nicht nur wegen der deshalb bis in die nächste Dekade weit offen klaffenden Fähigkeitslücke beim wegen der weltweiten Einsatzoptionen so bedeutsamen strategischen Lufttransport. Schließlich soll die fabrikneue A400M-Turboprop-Flotte die bis zu 48 Jahre im Luftwaffenbetrieb genutzten TRANSALL-Transporter C-160 ablösen. Dem nicht genug, sorgten zuletzt Triebwerksprobleme und ganz aktuell Risse am Rumpf für weitere unschöne Headlines. Statt eines geplanten Flottenwechsels, der in den Jahren 2018 und 2019 beabsichtigt war, rechnen der Bandler Block und das Kommando Luftwaffe in Berlin-Gatow nun mit einem Lieferzeitfenster zwischen 2021 bis 2022, um die Fähigkeitslücke Strategischer Lufttransport schließen zu können. Als Interimslösung soll eine engere Bündniskooperation die peinlichen Vakanzen ausgleichen. Angesichts der Gesamtproblematik, die mit dem A400M-Debakel einhergeht, will die Verteidigungsministerin nun Schadenersatz geltend machen. Zudem verlangt die Wehressortchefin vom Militärflugzeugbauer AIRBUS jetzt sehr zügig ein schlüssiges Auslieferungskonzept vorzulegen.

### **Alles halbherzig: Tobias Lindner (Grüne/Bündnis 90) moniert ministeriellen Schadenersatz**

»Es ist gut in diesem Fall, dass wir einen sehr handfesten Vertrag haben, in dem Schadenersatzleistungen ganz klar geregelt sind«, unterstrich von der Leyen während ihres ILA-Statements vor zahlreichen Militärs, Rüstungsmanagern und Medienvertretern. Der europäische Luftfahrt- und Rüstungskonzern AIRBUS sei verpflichtet, für jeden Tag zu zahlen, den die Militärtransporter zu spät kämen. »Wir werden auch diese Schadenersatzansprüche geltend machen«, so von der Leyen, deren perfekt sitzende Drei-Wetter-Taft-Frisur nicht von den tiefen Sorgenfalten auf der Ministerinnenstirn ablenken konnte. Die Bundeswehr plane zwar »weiter mit dem A400M«, wie von der Leyen betonte, die die Technikprobleme als »natürlich schlechte Nachrichten« bezeichnete. AIRBUS-Chef Tom Enders ließ die drängende Frage, wann die A400M-Produktion wieder voranschreite und wie viele Lufttransporter bis Ende 2016 noch ausgeliefert würden, während der ILA unbeantwortet. Angesichts des begonnenen Ringens um Kostenausgleich und unter Hinweis auf angelaufene Verhandlungen zwischen dem Flugzeugkonzern und dem Ministerium zeigte sich AIRBUS auch am Folgetage überaus zugeknöpft und unterließ jeden Kommentar. Kritik gab es indes von den Bündnisgrünen: Bundestagshaushälter Tobias Lindner, MdB, warf von der Leyen vor, dass sie »nur halbherzige Schritte« unternahme, »das Geld, das den Steuerzahlern zusteht, auch einzutreiben«. Die Ministerin könnte diese Gelder, wie vertraglich geregelt, monatlich eintreiben, »stattdessen will sie abwarten, bis das Unternehmen endlich eine Lieferplanung vorgelegt«.

### **BDLI: 2016 bedeutsamstes Branchentreffen in Kontinentaleuropa**

Der BDLI-Hauptgeschäftsführer, Volker Thum, bilanzierte die ILA als richtungweisenden Event, der für die global aufgestellte Branche ein entscheidender Innovationsträger und Impulsgeber sei. Das sei dem verschlankten Messekonzept zu verdanken, das klar auf die Konzentration von Themenschwerpunkten setze und die zentralen Zukunftsfelder mit den generationenübergreifenden Fragen zur ökonomisch-ökologischen Nachhaltigkeit verknüpfte. Die zahlreichen Innovationen und Zukunftstechnologien wie auch die spektakulären Air-Shows sowie die fortschrittsaffinen Flugzeugpremierer lockten rund 150.000 Fach- und Privatbesucher auf das Messegelände des Berlin ExpoCenter Airport. 1.017 Branchenaussteller aus 37 Ländern überzeugten und informierten sich über das opulent sortierte Spektrum aktueller Hightech-Produkte, neuester Forschungsergebnisse und bahnbrechender Entwicklungsprojekte. Rund 3.300 Journalisten aus 50 Ländern ließen sich bei der neu inszenierten ILA2go akkreditieren und berichteten weltweit.

Die Bundeswehr zeigte sich auf der ILA insgesamt groß vertreten; dabei ging es der Truppe wegen der oft brennenden Nachwuchs- und Personalsorgen auch um die positive Selbstdarstellung als potentiell attraktiver Dienstherr, wobei sich das Wehrrsott trotz bestehenden Kampfauftrags immer wieder gerne als »ganz normaler Arbeitgeber« im Konkurrenzumfeld zu positionieren vermag. Als Leistungsschau der globalen Aerospace-Industrie repräsentierte die ILA nur zu plastisch, welche beeindruckende Aerospace-Führerschaft die deutsche als auch die globale Gesamtbranche für die kommende Luftmobilität der gesamten Menschheit verkörpere. Die innovative Tradition der ILA dürfte dabei schon jetzt mitten in die Entwicklung der nächsten Dekaden hinein strahlen und firmiert – ganz zentral im Herzen Europas positioniert – gleichwohl als kontinentales Synonym für die Faszination Fliegen schlechthin.

*Von Volker Schubert, NV Hauptstadt-Korrespondent*

[▶ Feedback zum Artikel...](#)

### **Tag der Bundeswehr:**

## **Mehr als ein Kind und eine Waffe**

Zahlreiche Medien haben in den zurückliegenden Tagen über den Tag der Bundeswehr berichtet – leider nur reduziert auf Bilder mit Kindern, die mit Handwaffen hantieren. Roderich Kiesewetter, Präsident des Reservistenverbandes, wirbt in einem Statement dafür, dass die Bundeswehr zu unserer Sicherheitsstruktur dazu gehört – und somit auch deren Waffen.

Kinder sind von Waffen fernzuhalten. Diese einfache Regel gilt es zu beachten, wenn man Kindern und jungen Erwachsenen die Arbeit von Militär und Sicherheitskräften näher bringen will. Warum dieser Grundsatz, der übrigens auch Vorschrift in der Bundeswehr ist, in diesem Fall offenbar missachtet wurde, können wir nicht nachvollziehen. Auch wir kennen nur diesen Bildausschnitt eines großen Tags der offenen Tür, bei dem die Bundeswehr der deutschen Bevölkerung an 16 Standorten ihre Arbeit erklärt hat. Dazu gehören eben auch Waffen, das sollte man grundsätzlich nicht verschweigen.

Dass die Berichterstattung den Tag der Bundeswehr nun auf diese Bilder reduziert, ist bitter und wird diesem Tag nicht gerecht. Im Alltag ist die Bundeswehr in Deutschland kaum mehr sichtbar, Uniformen gehören längst nicht mehr zum Bild unserer Städte, Einsätze finden in der Regel außerhalb unserer Lebensrealität statt. Deshalb braucht es Tage wie diesen, um die Aufgaben unserer Streitkräfte zu erklären, dazu sollte auch künftig die Vorstellung von Handwaffen und anderer Waffen gehören, um unsere Bevölkerung umfassend zu informieren. Denn schließlich stimmen letzten Endes auch ihre Besucher, Bürgerinnen und Bürger unseres Landes, über die Einsätze der Parlamentsarmee ab. Und dass im Rahmen der Berichterstattung um diese Aufnahmen vom Tag Bundeswehr teils auch die Jugendoffiziere in die Kritik einbezogen werden, merken wir ebenfalls kritisch an. Jugendoffiziere gehen in Schulen, um jungen Erwachsenen sicherheitspolitische Zusammenhänge zu erklären, nicht um zu rekrutieren.

Welcher Lehrer kann die Komplexität des Einsatzes in Afghanistan erklären oder genau beschreiben, wie der sogenannte Islamische Staat (IS) im Nahen Osten soviel Macht erhalten konnte oder warum in Syrien eben nicht alles gut ist, wenn dieser IS verschwinden wird? Und was das alles eigentlich mit uns zu tun hat? Sicher nur Wenige. Deshalb brauchen wir Jugendoffiziere in Schulen, Tage der offenen Tür, aber eben auch enge Vorschriften, die die Arbeit in diesem sensiblen Umgang mit Kindern reglementieren.

*Quelle: VdRBW*