

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Tobias Lindner, Margarete Bause, Dr. Franziska Brantner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/7157 –**

Stationierung der Flugbereitschaft und Leerflüge

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Flugbereitschaft der Bundeswehr ist schwerpunktmäßig am Flughafen Köln/Bonn stationiert. Ein Teil ihres Auftrages ist der Transport von Personen aus dem politisch-parlamentarischen Raum (Regierungsflugbetrieb). Auch wenn dieser seinen Schwerpunkt ohne Zweifel in der Bundeshauptstadt Berlin hat, sind die dafür vorgehaltenen Flugzeuge der Flugbereitschaft weiterhin in Köln-Wahn stationiert. Etwaige Umzugsüberlegungen wurden durch das Chaos am geplanten neuen Flughafen BER durcheinander geworfen. Mit der Fertigstellung eines neuen Interims-Regierungsterminals wurde diesbezüglich immerhin ein Schritt genommen. Klarheit über einen Umzug zum BER oder zumindest an den Flughafen Tegel besteht derzeit nicht. Dies gilt im Besonderen auch für die Kosten, die die Stationierung der Flotte abseits des eigentlich wesentlichen Abflugortes Berlin verursacht. In den letzten Monaten ist es immer wieder zu Problemen bei Flügen mit der Flugbereitschaft gekommen. Aktuell sorgen der Abbruch des Fluges von Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel nach Buenos Aires und die daraus resultierende verspätete Ankunft beim G20-Gipfel für Schlagzeilen. Während die Bundeskanzlerin aufgrund technischer Probleme in Köln landen musste, stand das Ersatzflugzeug in Berlin und flog planmäßig nach dem Abflug der Bundeskanzlerin nach Köln, dort war der Weiterflug mit der Ersatzmaschine nicht mehr möglich.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums der Verteidigung vom 14. Februar 2019 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Beantwortung der Fragen 30 und 31 ist als „VS – Nur für den Dienstgebrauch“ eingestuft, da sich aus ihnen unmittelbare Ableitungen auf die Einsatzbereitschaft der Streitkräfte treffen lassen bzw. sie Fragen zu Geschäftsgeheimnissen beteiligter Partnerfirmen zum Inhalt haben.*

1. Was sind die derzeit gültigen Planungen hinsichtlich der Stationierung der für den Regierungsflugbetrieb notwendigen Luftfahrzeuge in Berlin?

Nach Fertigstellung der Infrastruktur des zukünftigen Regierungsflughafens Berlin Brandenburg (BER) wird die Flugbereitschaft (FIBschft) des Bundesministeriums der Verteidigung (BMVg) in die Zielstruktur umgegliedert. Mit Einnahme der Zielstruktur werden die für den politisch-parlamentarischen Flugbetrieb vorgesehenen Luftfahrzeuge (LfZ) vom Flughafen BER aus betrieben.

Zur Durchführung des politisch-parlamentarischen Flugbetriebs wird, in Abhängigkeit der Eröffnung des Flughafens BER und der darauf zwingend folgenden Schließung des Flughafens Berlin-Tegel (TXL), innerhalb von sechs Monaten, ab voraussichtlich Oktober 2020, ein Interim am Standort Schönefeld (SXF) (Flugbetriebsflächen und Protokoll-/Abfertigungsgebäude) genutzt.

Aufgrund der operativen Einschränkungen des Interims geht die Bundesregierung von einer maximalen Nutzungsdauer von fünfeneinhalb Jahren aus.

Der Betriebsort der Lfz ist grundsätzlich unabhängig von der Stationierung des Organisationselementes FIBschft BMVg.

2. Warum wird der Regierungsflugbetrieb nicht längst von Berlin aus durchgeführt?

Regierungsflugbetrieb wird bereits von TXL durchgeführt. Für die Bereitstellung eines Regierungsfluges muss aufgrund der fehlenden Infrastruktur jedoch in Abhängigkeit des Lfz-Musters und der Verfügbarkeit (Technik, Personal, Abstellfläche, Halle) ein Transfer vom Flughafen Köln/Bonn (CGN) nach TXL durchgeführt werden.

Ein vollumfänglicher Regierungsflugbetrieb am SXF ist aufgrund der derzeit noch zu errichtenden Zielinfrastruktur nicht möglich.

3. Auf welcher Grundlage wurde die Entscheidung, den Regierungsflugbetrieb weiterhin von Köln/Bonn aus durchzuführen, durch wen getroffen?

Die infrastrukturellen Voraussetzungen (Fertigstellung BER) für die Aufnahme des Flugbetriebes zur Leistungserbringung ausschließlich von BER liegen noch nicht vor. Die derzeitige Leistungserbringung orientiert sich an dem in den vergangenen fast drei Jahrzehnten von CGN aus für den Regierungs- und Parlamentssitz in Berlin durchgeführten Flugbetrieb. Da diese Leistungserbringung nachweislich bedarfsdeckend ist und eine der Zielstationierung vergleichbare Möglichkeiten in Berlin noch nicht verfügbar sind, bestand hierzu h. E. kein formaler Entscheidungsbedarf.

* Das Bundesministerium der Verteidigung hat Teile der Antwort als „VS – Nur für den Dienstgebrauch“ eingestuft. Die Antwort ist im Parlamentssekretariat des Deutschen Bundestags hinterlegt und kann dort von berechtigten eingesehen werden.

4. Wurde im Vorfeld dieser Entscheidung eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung durchgeführt?

Wer hat sie durchgeführt, und mit welchen Ergebnissen?

Falls keine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung durchgeführt wurde, warum nicht?

Auf die Antwort zu Frage 3 wird verwiesen.

5. Warum wurde nach Bekanntwerden der erstmaligen Verschiebung der Eröffnung des neuen Flughafens BER der Regierungsflugbetrieb nicht an den Flughafen Tegel verlegt?

Regierungsflugbetrieb wird bereits von TXL durchgeführt. Auf die Antwort zu Frage 2 wird verwiesen.

Die erste Verzögerung umfasste einen Zeitraum von sieben Monaten und vier Tagen und stellt keine außergewöhnliche Verzögerung dar.

Aufgrund der absehbaren Schließung von TXL (Eröffnung BER + sechs Monate) und der damit verbundenen erwarteten kurzen Nutzungsdauer wurde von der Planung und Ausführung von Infrastrukturmaßnahmen für die Durchführung eines Regierungsflugbetriebs ausschließlich von diesem Standort abgesehen.

6. Wurde die für die Stationierungsentscheidung wesentliche Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nach Bekanntwerden der erstmaligen Verschiebung der Eröffnung des neuen Flughafens BER aktualisiert?

Falls ja, mit welchen Ergebnissen, und falls nein, warum nicht?

Auf die Antwort zu Frage 5 wird verwiesen.

7. Welche Maßnahmen wären am Flughafen Tegel für eine Verlegung des Regierungsflugbetriebes erforderlich, und wie viel Zeit würde nach Auffassung der Bundesregierung zu deren Umsetzung benötigt?

Aufgrund gültiger Verwaltungsbestimmungen:

- Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung – VII G, „Bescheid über den Widerruf der Betriebsgenehmigung für den Flughafen Berlin-Tegel“ vom 29. Juli 2004, sowie
- Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung – VII G, „Bescheid über die Entlassung der Anlagen und Flächen des Flughafens Berlin-Tegel aus der luftverkehrsrechtlichen Zweckbestimmung (Planfeststellung) vom 2. Februar 2006“

wird der Flugbetrieb in TXL spätestens sechs Monate nach Eröffnung des BER eingestellt.

Dementsprechend wurden keine Untersuchungen hinsichtlich einer vollständigen Verlegung der FIBschft BMVg nach TXL durchgeführt.

8. Wie hoch wären die Kosten für eine Verlegung des Interimsflugbetriebs an den Flughafen Tegel?

Auf die Antwort zu Frage 7 wird verwiesen.

9. In welchem Umfang wurden am Flughafen Tegel in den letzten 10 Jahren bauliche Maßnahmen für den Regierungsflugbetrieb untersucht bzw. durchgeführt?

Aufgrund der Entscheidung zur zielstrukturellen Durchführung des Regierungsflugbetriebs in BER wurden in TXL nur noch Baumaßnahmen initiiert, um die Aufrechterhaltung der bei Aufnahme der Interimsnutzung BER zunächst in TXL verbleibenden Anteile (Hubschrauber) zu gewährleisten. Zur Sicherstellung des Interimbetriebes Kurzstrecke der FIBschft BMVg erfolgt eine Abtrennung der Liegenschaft vom übrigen zivilen Flugplatz TXL. Mit diesen Arbeiten wurde bereits im Rahmen der Baumaßnahme „Errichtung Interimsbetrieb Tegel-Nord“ begonnen. Hierfür wurden bisher 1 395 747 Euro verausgabt.

10. Sind Maßnahmen geplant, den Regierungsflugbetrieb am jetzig fertig gestellten Regierungsterminal am Flughafen Schönefeld zu organisieren?

Falls ja, in welcher Form, und mit wie vielen Flugzeugen und Drehflüglern, falls nein, wieso nicht?

Es ist beabsichtigt, das Interims-Regierungsterminal (Ramp 1) von der Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg GmbH (FBB) mit den zugehörigen land- und luftseitigen Außenanlagen (fünf Lfz-Abstellpositionen) nach der Eröffnung des Flughafen BER bis zur Fertigstellung der Zielinfrastruktur am BER anzumieten und den Regierungsflugbetrieb aufzunehmen.

Von dort wird der parlamentarische Flugbetrieb der FIBschft BMVg und der protokollarische Regierungsflugbetrieb für diesen Zeitraum interimweise geleistet, bis die Zielinfrastruktur zur Verfügung steht. Eine längerfristige Nutzung ist wegen der operativen Einschränkungen nicht möglich, da die Kapazität auf maximal fünf der dreizehn vorhandenen Lfz ausgelegt ist.

11. Wurde hier im Vorfeld einer Entscheidung eine Kostenanalyse durchgeführt, wenn ja, durch wen, und mit welchen Ergebnissen, wenn nein, warum nicht?

Eine dauerhafte Nutzung des Interims ist wegen der funktionalen Einschränkungen nicht möglich. Auf die Antwort zu Frage 10 wird verwiesen.

12. Wann plant die Bundesregierung, die am Flughafen Tegel stationierten Drehflügler der Flugbereitschaft der Bundeswehr an den BER zu verlegen?

Nach Fertigstellung der Zielinfrastruktur am Flughafen BER wird die FIBschft BMVg in die Zielstruktur umgegliedert und den Betrieb aller für den politisch-parlamentarischen Flugbetrieb vorgesehenen Luftfahrzeuge vom Flughafen BER aus aufnehmen.

13. Gibt es Planungen, noch vor Fertigstellung der endgültigen Infrastruktur der Flugbereitschaft am BER die Flugzeuge nach Berlin zu verlegen?

Etwa durch die Anmietung zusätzlicher Stellplätze, Bau provisorischer Gebäude (Containerdorf), oder den Bau von provisorischen Flugzeughangars?

Nein.

Zur Aufnahme des politisch-parlamentarischen Flugbetriebs wird, in Abhängigkeit der Eröffnung BER und der damit verknüpften Schließung TXL (Eröffnung BER + sechs Monate), ab voraussichtlich Oktober 2020 ein Interim (Flugbetriebsflächen und Protokoll-/Abfertigungsgebäude) genutzt. Darüber hinausgehende infrastrukturelle Maßnahmen sind nicht vorgesehen.

14. Hat die Bundesregierung schon Gespräche mit der FBB diesbezüglich geführt?

Wenn ja, mit welchen Ergebnissen, wenn nein, warum nicht?

Auf die Antwort zu Frage 13 wird verwiesen.

15. Wie hoch wären die Kosten für eine Verlegung des Regierungslugbetriebes nach Berlin an den dann eröffneten BER?

Die Gesamtbaumaßnahme des geplanten Regierungslughafens am BER ist mit 343,6 Mio. Euro im Haushalt veranschlagt.

16. Wann rechnet die Bundesregierung mit einem Umzug der „weißen Flotte“ nach Berlin?

Der Umzugszeitpunkt der gesamten „weißen Flotte“ ist von der Fertigstellung der Zielinfrastruktur des Regierungslughafens BER abhängig.

17. Gibt es Planungen bzw. die Absicht, die „weiße Flotte“ nicht nach Berlin zu verlegen?

Wenn ja, warum?

Es bestehen keine derartigen Planungen bzw. Absichten.

18. Wie hoch sind die Kosten für den Betrieb der Flugbereitschaft an ihren Standorten am Flughafen Köln/Bonn und Berlin-Tegel jeweils pro Jahr (Miete für Hallen und Abstellflächen, Start- und Landegebühren, Kosten für Serviceleistungen des Flughafens)?

Die durch das BMVg zu tragenden Kosten für den Betrieb der Infrastruktur der FIBschft BMVg in den letzten 10 Jahren an den einzelnen Standorten betragen:

Tegel-Nord

Jahr	Betriebskosten (Tsd €)	Bewachungskosten (Tsd €)	Gesamt (Tsd €)
2008	0	2.504	2.504
2009	79	2.496	2.575
2010	138	2.537	2.675
2011	204	2.593	2.797
2012	118	3.640	3.758
2013	221	3.700	3.921
2014	434	2.238	2.672
2015	542	2.238	2.780
2016	447	2.408	2.855
2017	391	2.641	3.032
2018	297	2.731	3.028

CGN

Jahr	Mitbenutzungsentgelt (Tsd €)	Bewachungskosten (Tsd €)	Gesamt (Tsd €)
2008	2.000	1.341	3.341
2009	2.000	1.299	3.299
2010	2.200	1.185	3.385
2011	2.200	1.181	3.381
2012	2.200	1.238	3.438
2013	2.200	3.937	6.137
2014	2.200	5.867	8.067
2015	2.200	5.867	8.067
2016	2.200	4.806	7.006
2017	2.200	4.806	7.006
2018	2.200	4.934	7.134

Anmerkung:

Eine vollständige Darstellung der Betriebskosten für den Betrieb am Standort CGN ist nicht möglich, da die FIBSchft BMVg als Teil der Liegenschaft CGN nicht separat erfasst wird. Es können lediglich Kosten für Bewachung und Mitbenutzung dargestellt werden.

19. Wie hoch waren die Kosten für die Instandhaltung bzw. Erneuerung der Infrastruktur bei der Flugbereitschaft an ihren Standorten am Flughafen Köln/Bonn und Berlin-Tegel jeweils seit 2010 (bitte nach Maßnahme, Jahr der Durchführung, Kosten und begründender Unterlage aufschlüsseln)?

Die in die Infrastruktur der FIBSchft BMVg seit 2010 investierten Mittel belaufen sich auf 1 412 940 Euro am Standort TXL und 20 605 792 Euro am Standort CGN.

Die geforderte Aufschlüsselung bitte ich der Anlage 1 „Kosten für Instandhaltung und Erneuerung der Infrastruktur“ zu entnehmen.

20. Wie viele Leerflüge sind in den letzten fünf Jahren bei der Flugbereitschaft angefallen (bitte jeweils nach Jahren getrennt auflisten)?

Die beigelegte Tabelle führt die Bereitstellungsflüge (Zu- und Rückführungsteilstrecken) in Verbindung mit einem politisch-parlamentarischem Auftrag der FIBschft BMVg seit 2016 auf. Alle aufgeführten Flüge wurden für die fliegerische Aus- und Weiterbildung der Besatzungen genutzt. Für den Zeitraum vor 2016 können keine Zahlen mehr ermittelt werden, da die Aufbewahrungsfrist für Flugaufträge nur zwei Jahre beträgt. Die Luftfahrzeugmuster A319 und A321 werden im Folgenden unter der Bezeichnung A320 zusammengefasst.

Jahr	Lfz Muster	Anzahl Flüge
2016	AS532	38
2016	A310	10
2016	A320*	145
2016	A340	129
2016	GL5000	533
2017	AS532	88
2017	A310	15
2017	A320*	204
2017	A340	72
2017	GL5000	544
2018	AS532	84
2018	A310	25
2018	A320*	192
2018	A340	107
2018	GL5000	441

* beinhaltet die Varianten A319/A321

21. Wie hoch schätzt die Bundesregierung den jährlich durch Leerflüge verursachten CO₂-Ausstoß, und wie wird dieser kompensiert?

Insgesamt haben Bereitstellungsflüge

im Jahr 2014 4039 Tonnen CO₂,
im Jahr 2015 5549 Tonnen CO₂,
im Jahr 2016 4149 Tonnen CO₂,
im Jahr 2017 3851 Tonnen CO₂ und
im Jahr 2018 4785 Tonnen CO₂ produziert.

Diejenigen Bereitstellungsflüge, bei denen es sich um Luftverkehrstätigkeiten nach § 3 Nummer 9 Treibhausgas-Emissionshandelsgesetz (TEHG) in Verbindung mit Anhang 1 Teil 2 Nummer 33 TEHG handelt, sind nach § 2 Absatz 6 TEHG emissionshandelspflichtig. Dabei handelt es sich um zivile Flüge, die innerhalb des europäischen Wirtschaftsraumes starten und landen. Sie werden

durch den Ankauf einer entsprechenden Menge an Emissionsberechtigungen kompensiert. Bereitstellungsflüge, die einen Start- oder Landeort außerhalb des europäischen Wirtschaftsraumes haben, werden derzeit nicht kompensiert.

Bereitstellungsflüge, die im Zusammenhang mit dem politisch-parlamentarischen Flugbetrieb erforderlich sind, werden darüber hinaus im Rahmen der notwendigen Aus- und Weiterbildung der Flugzeugbesatzungen genutzt.

22. Welche Maßnahmen unternimmt die Bundesregierung, um Leerflüge möglichst zu vermeiden?

Die Lfz der FIBschft BMVg werden basierend auf den Anforderungen aus politisch-parlamentarischen Bereich zur Verfügung gestellt. Nach Möglichkeit verbleiben die Lfz am Standort Berlin-Tegel, um Folgeaufträge durchzuführen. Zudem werden Flugaufträge, wenn immer möglich, kombiniert und zusammengefasst sowie für die fliegerische Aus- und Weiterbildung der Besatzungen genutzt.

23. Wie viele Flüge wurden ohne Anforderungsberechtigten in den letzten fünf Jahren zwischen Köln und Berlin und umgekehrt durchgeführt?

Nachfolgend sind die Flüge zwischen Köln und Berlin ohne Anforderungsberechtigten an Bord aufgeführt. Es wurden nur Flüge mit politisch-parlamentarischem Auftrag gezählt. Für den Zeitraum vor 2016 können keine Zahlen mehr ermittelt werden, da die Aufbewahrungsfrist für Flugaufträge nur zwei Jahre beträgt.

Jahr	Lfz Muster	Anzahl Flüge
2016	A310	8
2016	A320*	116
2016	A340	114
2016	GL5000	321
2017	AS532	1
2017	A310	12
2017	A320*	154
2017	A340	63
2017	GL5000	284
2018	AS532	2
2018	A310	20
2018	A320*	161
2018	A340	94
2018	GL5000	283

* beinhaltet die Varianten A319/A321

24. Mit wie vielen Personen an Bord sind in diesem Jahr durchschnittlich die Maschinen der Flugbereitschaft an Bord geflogen (bitte nach Maschinentypen getrennt auflisten)?

Die nachfolgende Tabelle bezieht sich ausschließlich auf Passagiere an Bord. Besatzungsangehörige wurden nicht mit betrachtet.

Jahr	Lfz Muster	Durchschnittliche Anzahl von Passagieren
2019	AS532	6,4
2019	A310	0,42*
2019	A320**	10,58
2019	A340	40,43
2019	G5000	2,29

* Der niedrige Wert A310 erklärt sich aus dem überwiegenden Einsatz in der Rolle als Tankflugzeug im Abfragezeitraum.

** beinhaltet die Varianten A319/A321

25. Wie viele Flüge der Flugbereitschaft sind aufgrund von Defekten oder ausgefallenen Maschinen um mehr als sechs Stunden verschoben worden?

Diese Daten werden in der FIBschft BMVg nicht erhoben. Eine Aussage ist daher nicht möglich.

26. Wie viele Flüge der Flugbereitschaft sind aufgrund von Defekten oder ausgefallenen Maschinen ausgefallen?

Die folgenden Daten zeigen die Flüge der FIBschft BMVg ohne Trainingsflüge, welche aufgrund technischer Störungen ausgefallen sind.

Jahr	Lfz Muster	Anzahl Flüge
2016	AS532	3
2016	A310	29
2016	A320*	0
2016	A340	2
2016	GL5000	5
2017	AS532	3
2017	A310	4
2017	A320*	0
2017	A340	1
2017	GL5000	3
2018	AS532	2
2018	A310	31
2018	A320*	1
2018	A340	5
2018	GL5000	4

* beinhaltet die Varianten A319/A321

Im Bereich der VIP Flächen-Lfz (A320, A340 und GLOBAL 5000) entspricht dies einem Wert von 21 in den Jahren 2016 bis 2018.

27. Wie häufig sind aufgrund von Defekten oder ausgefallenen Maschinen der Flugbereitschaft Linienflüge genutzt worden, und welche Kosten sind hierfür angefallen?

Wie viele sog. Spare-Flüge wurden von 2010 bis heute durchgeführt?

Wenn Lfz der FIBschft BMVg nicht bereitgestellt werden können oder ausfallen, muss der Bedarfsträger in eigener Zuständigkeit und auf eigene Kosten Ersatzflüge buchen. Somit kann zu den dadurch angefallenen Kosten keine Aussage getroffen werden.

Nachfolgend ist die Anzahl der durch FIBschft BMVg gestellten Ersatzluftfahrzeuge („Spares“) aufgelistet. Für den Zeitraum vor 2016 können keine Zahlen mehr ermittelt werden, da die Aufbewahrungsfrist für Flugaufträge nur zwei Jahre beträgt.

Jahr	angeforderte Spares	Jahr	genutzte Spares
2016	77	2016	7
2017	92	2017	5
2018	83	2018	3

28. Was sind die Ausbildungsziele des Tactical Crew Training Program (TCTP), und inwiefern bietet die Flugstrecke Köln/Bonn–Berlin besondere Bedingungen, diese Ziele zu erreichen?

Die fliegerische Aus- und Weiterbildung der FIBschft BMVg dient der Aufrechterhaltung der fliegerischen Berechtigungen sowie speziell geforderter Qualifikationen. Die dazu erforderlichen fliegerischen Verfahren und deren Gültigkeitsintervalle sind im TCTP beschrieben.

Die Flugstrecke Köln–Berlin wird, wenn immer möglich, auch für die Erfüllung des TCTP genutzt.

29. In welchem Umfang fanden in 2016 und 2017 Flüge im Rahmen des TCTP jenseits der Flugstrecke Köln/Bonn–Berlin statt?

In nachfolgender Tabelle sind alle durchgeführten Trainingsflüge der Jahre 2016 und 2017 gemäß der Fragestellung aufgelistet, die nicht die Flugstrecke Köln–Berlin oder Berlin–Köln beinhalteten.

Jahr	Flüge
2016	239
2017	401

30. Welche Kosten sind in den letzten drei Jahren jeweils für die Durchführung von Flügen, die dem TCTP dienen, angefallen?

Die Beantwortung der Frage ist als „VS – Nur für den Dienstgebrauch“ eingestuft. Es wird auf die Anlage 2 verwiesen.

Hinsichtlich der Begründung für die Einstufung als „VS – Nur für den Dienstgebrauch“ wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

31. Wie hoch sind die Kosten pro Flugstunde für die Luftfahrzeuge der Flugbereitschaft jeweils (bitte getrennt nach Modell auflisten)?

Die Beantwortung der Frage ist als „VS – Nur für den Dienstgebrauch“ eingestuft. Es wird auf die Anlage 2 verwiesen.

Hinsichtlich der Begründung für die Einstufung als „VS – Nur für den Dienstgebrauch“ wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

32. Wo sind die Flugzeugbesatzungen während der Übernachtungen in Berlin untergebracht?

Die Luftfahrzeugbesatzungen werden in verschiedenen Hotels in Berlin untergebracht. Diese werden nach Wirtschaftlichkeit und Verfügbarkeit durch das zuständige Bundeswehrdienstleistungszentrum gebucht.

33. Wie hoch waren bisher die gesamten Übernachtungskosten für die Flugzeugbesatzungen in Berlin in den letzten fünf Jahren?

Die Daten werden seit Mai 2017 protokolliert und sind nachfolgend aufgeführt:

Jahr	Kosten
2017 (ab Mai)	108.804,47 €
2018	321.834,76 €
2019	28.070,80 €

34. Wie hoch ist die derzeitige Auslastung der Dienstposten für die „weiße Flotte“ bei der Flugbereitschaft?

Aktuell im Verband vorgesehene und verfügbare fliegendes Personal ist nachfolgenden Tabellen zu entnehmen:

A) Flächenluftfahrzeuge:

Tätigkeit	Soll	Ist
Luftfahrzeugführer	70	54
Lufttransportbegleiter	126	126

B) Drehflügler:

Tätigkeit	Soll	Ist
Luftfahrzeugführer	13	13
Lufttransportbegleiter	6	6

35. Wie viele Überstunden wurden in den letzten fünf Jahren durch Flugzeugbesatzungen und andere für den Flugbetrieb der „weißen Flotte“ eingesetzte Personengruppen erbracht?

In der FIBscht BMVg sind die geleisteten Arbeitszeiten in den zurückliegenden Jahren individuell erfasst. Eine abschließende Auswertung hinsichtlich entstandener Mehrarbeitsstunden ist jedoch aufgrund der aktuell laufenden, rückwirkend

ab Juni 2018 erfolgenden Berücksichtigung ergänzender arbeitszeitrechtlicher Regelungen im Zeiterfassungssystem derzeit nicht parallel durchführbar. Daher kann zurzeit keine abschließende Antwort auf die Frage ergehen.

36. Wie viele vollständige Besatzungen stehen pro Flugzeugmuster der Flugbereitschaft zur Verfügung, um Flüge durchzuführen?

In der nachfolgenden Tabelle werden die täglich durchschnittlich zur Verfügung stehenden Besatzungen der einzelnen Lfz-Muster dargestellt. Personal in Ausbildung ist dabei nicht berücksichtigt.

Lfz Muster	Durchschnittlich für Flugdienst verfügbare Besatzungen
AS532	3
A310	6
A320*	6
A340	4
GL5000	4

* beinhaltet die Varianten A319/A321

37. Welche Arbeitszeitbeschränkungen gelten für Luftfahrzeugführer der Flugbereitschaft auf Grundlage welcher Regelung, und inwiefern sind Ausnahmen davon möglich?

Die anzuwendenden Flug-, Flugdienst- und Ruhezeiten sind der Flight Duty Regulation (FDR) des European Air Transport Command (EATC) in der jeweils gültigen Fassung zu entnehmen.

Darüber hinaus besteht die Möglichkeit zu Abweichungen im Rahmen des § 30 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG).

Abweichungen, unter Inanspruchnahme des § 30 LuftVG, sind nur zulässig, soweit dies zur Erfüllung der besonderen militärischen Aufgaben unter Berücksichtigung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung notwendig sind. Für den militärischen Bereich sind diese grundsätzlich zulässig für:

- Einsätze in Krise und Krieg im Rahmen der Landes- und Bündnisverteidigung,
- Einsätze im Rahmen von international vereinbarten Krisenreaktionen,
- Einsätze im Rahmen NATO-, UN-, OSZE- und WEU-Operationen,
- Nationale/internationale Evakuierungsoperationen und deren Vorbereitungen.

Darüber hinaus gelten die Vorgaben der Soldatenarbeitszeitverordnung (SAZV).

38. In welchem Umfang sind in den letzten drei Jahren Aufträge zur Wartung an die LH Technik vergeben worden (bitte nach Jahren getrennt auflisten)?

Es wurden in den letzten drei Jahren keine Wartungsverträge für Flugzeuge der FlBSchft BMVg an die Firma Lufthansa Technik AG (Fa. LHT) vergeben.

Die Wartung von Flugzeugen der Flugbereitschaft BMVg wurde über Einzelaufträge aus bestehenden In-Service-Support-Verträgen mit der Fa. LHT beauftragt.

39. Inwieweit fand die Vergabe im Wettbewerb statt, beziehungsweise welche Alternativen gibt es zur LH Technik als Auftragnehmer?

Zur Vergabe im Wettbewerb wird auf die Antwort zu Frage 38 verwiesen.

Im Hinblick auf mögliche Alternativen gilt, für die Wartung der durch FIBschft BMVg eingesetzten Lfz-Muster kommen grundsätzlich alle Auftragnehmer in Betracht, welche die Voraussetzungen zur Erbringung der geforderten Leistungen und Genehmigung als Luftfahrtbetrieb der Bundeswehr erfüllen.

40. Über welche Wartungsfähigkeiten verfügt die Flugbereitschaft aktuell noch selber?

Das optimierte Eigenmodell im Bereich der Materialerhaltung der Lfz beruht auf einer weitreichenden Abstützung auf einen gewerblichen Auftragnehmer (Fa. LHT). Durch die FIBschft BMVg werden folgende Wartungs- und Instandhaltungstätigkeiten durchgeführt:

Vor-, Zwischen-, Nachflugkontrolle, technisches De-Briefing, S-Check, A-Check, W-Check, 250 Flugstunden (FH-)Check, 500 FH-Check, Line Maintenance.

41. Welche Regeln gelten grundsätzlich hinsichtlich des Vorhaltes von Reserveflugzeugen für den Fall eines technischen Defekts im Rahmen der Durchführung von Regierungsflügen?

Die Bereitstellung von Reserveflugzeugen wird im BMVg durch den dafür zuständigen Staatssekretär festgelegt und angewiesen.

42. In welchem Umfang mussten Regierungsflüge der Flugbereitschaft in den letzten fünf Jahren aufgrund von technischen Defekten abgebrochen werden, und wie viele Flüge gab es insgesamt?

In den letzten fünf Jahren sind 28 Flüge wegen technischer Defekte abgebrochen worden. Insgesamt gab es 2 493 Regierungsflüge.

Anlage 1 zu ParlSts bei der Bundesministerin der Verteidigung Dr. Tauber
1980027-V/147 vom 14. Februar 2019

Kosten für Instandhaltung und Erneuerung der Infrastruktur

Maßnahme	Jahr der Durchführung	Standort Köln (Flughafen Köln/Bonn)	Kosten 2010 bis 2019 - Stand 31.01.2019	begründende Unterlage																							
					2012 - 2013	2012	2006 - 2011	2015 - 2017	2016 - 2019	2010 - 2012	2005 - 2012	2017 - 2020	2013	2013	2010 - 2013	2014	2014	2014	2015	2015	2015 - 2016	2015	2016	2016 - 2017	2014	2016	2016
1. Einbau Frachscanneranlage	2012 - 2013		302.237 €	Haushaltsmäßige Anerkennung der Bauunterlage vom 03.09.2012																							
2. Gefechtsstand FIBschft BMVg Dispatchorganisation	2012		350.826 €	Haushaltsmäßige Anerkennung der Bauunterlage vom 12.12.2011																							
3. Anpassung an das Luftverkehrsgesetz	2006 - 2011		84.073 €	Haushaltsmäßige Anerkennung der Bauunterlage vom 19.10.2006																							
4. Neubau eines Schutzdachs für Flugkraftstofftankwagen	2015 - 2017		694.733 €	Haushaltsmäßige Anerkennung der Bauunterlage vom 28.11.2013																							
5. Neubau einer Werkhalle für Flugkraftstofftankwagen	2016 - 2019		386.006 €	Haushaltsmäßige Anerkennung der Bauunterlage vom 24.06.2016																							
6. Neubau Geb. 182 StratMedEvac	2010 - 2012		1.936.583 €	Haushaltsmäßige Anerkennung der Bauunterlage vom 22.03.2010																							
7. Flugabfertigungsgebäude	2005 - 2012		1.941.887 €	Haushaltsmäßige Anerkennung der Bauunterlage vom 14.03.2005																							
8. Sanierung der Flugbetriebsflächen	2017 - 2020		14.749.294 €	Haushaltsmäßige Anerkennung der Entwurfsunterlage-Bau vom 20.10.2016																							
9. Einbau Druckluftanlage Halle IV	2013		6.641 €	Haushaltsmäßige Anerkennung der investiven Sofortmaßnahme vom 17.04.2013																							
10. Einrichtung Druckerraum StratAirMedEvac	2013		2.210 €	Haushaltsmäßige Anerkennung der investiven Sofortmaßnahme vom 31.10.2013																							
11. Sanierung SanBer Halle I	2010 - 2013		18.354 €	Haushaltsmäßige Anerkennung der investiven Sofortmaßnahme vom 19.04.2010																							
12. Erweiterung IT-Netz Halle V	2014		4.982 €	Haushaltsmäßige Anerkennung der investiven Sofortmaßnahme vom 11.06.2014																							
13. Erweiterung Drehkreuzanlage	2014		13.857 €	Haushaltsmäßige Anerkennung der investiven Sofortmaßnahme vom 26.03.2014																							
14. Anpassung Gefechtsstand	2014		712 €	Haushaltsmäßige Anerkennung der investiven Sofortmaßnahme vom 26.03.2014																							
15. Erweiterung LAN Halle III, R 115	2015		1.564 €	Haushaltsmäßige Anerkennung der investiven Sofortmaßnahme vom 21.05.2015																							
16. Rückbau Generatorsockel	2015		12.100 €	Haushaltsmäßige Anerkennung der investiven Sofortmaßnahme vom 01.07.2015																							
17. Strom- und Druckluftversorgung Halle III	2015 - 2016		1.844 €	Haushaltsmäßige Anerkennung der investiven Sofortmaßnahme vom 30.06.2015																							
18. Erweiterung LAN Geb. 227/ Halle V	2015		4.418 €	Haushaltsmäßige Anerkennung der investiven Sofortmaßnahme vom 17.08.2015																							
19. USV Geb. 227/ Halle V	2016		12.965 €	Haushaltsmäßige Anerkennung der investiven Sofortmaßnahme vom 16.03.2016																							
20. Herstellen Rettungsweg HV	2016 - 2017		14.299 €	Haushaltsmäßige Anerkennung der investiven Sofortmaßnahme vom 04.05.2016																							
21. Umsetzen Gepäckscanner	2014		1.888 €	Haushaltsmäßige Anerkennung der investiven Sofortmaßnahme vom 08.05.2014																							
22. USV Gefechtsstand	2016		9.688 €	Haushaltsmäßige Anerkennung der investiven Sofortmaßnahme vom 22.01.2016																							
23. Erweiterung LAN Halle III EG	2016		9.465 €	Haushaltsmäßige Anerkennung der investiven Sofortmaßnahme vom 06.06.2016																							
24. Erweiterung LAN Halle III R8	2016		8.096 €	Haushaltsmäßige Anerkennung der investiven Sofortmaßnahme vom 06.06.2016																							
25. Absauganlage Fw	2017		14.070 €	Haushaltsmäßige Anerkennung der investiven Sofortmaßnahme vom 04.05.2017																							
26. Erweiterung Steckdosen und Netzwerkdosen	2019		9.000 €	Haushaltsmäßige Anerkennung der investiven Sofortmaßnahme vom 22.01.2019																							
27. Umbau Gefechtsstand Flugbereitschaft BMVg Halle V	2019		14.000 €	Haushaltsmäßige Anerkennung der investiven Sofortmaßnahme vom 22.01.2019																							
<u>Standort Berlin (Flughafen Berlin-Tegel)</u>																											
28. Errichtung Interimbetrieb Tegel-Nord	2012 - 2021		1.395.747 €	Haushaltsmäßige Anerkennung der Bauunterlage vom 21.02.2012																							
29. Aufstellung von Munitionsbehältern	2017		5.734 €	Haushaltsmäßige Anerkennung der investiven Sofortmaßnahme vom 03.05.2017																							
30. Einbau von Trennwänden für Lagerflächen in Halle 49	2017		11.459 €	Haushaltsmäßige Anerkennung der investiven Sofortmaßnahme vom 04.11.2016																							

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

