

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Markus Frohnmaier und der Fraktion der AfD
– Drucksache 19/8064 –

Zustand der Flugbereitschaft des Bundesministeriums der Verteidigung

Vorbemerkung der Fragesteller

Die negative Medienberichterstattung im In- und Ausland über den aus Sicht der Fragesteller desolaten Zustand der Flugbereitschaft des Bundesministeriums der Verteidigung reißt nicht ab; insbesondere die jüngsten Flugzeugpannen beim Transport des politischen Führungspersonals der Bundesrepublik Deutschland erregten Aufsehen: Erst Ende November 2018 hatte beispielsweise die Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel ihren Flug zum G20-Gipfel in Argentinien wegen eines schweren technischen Defekts am Kanzler-Airbus „Konrad Adenauer“ abbrechen müssen (www.spiegel.de/politik/deutschland/kanzlerin-angela-merkel-verpasst-wegen-flugzeugpanne-auftakt-des-g20-gipfels-a-1241163.html). Ende Januar 2019 konnte Bundespräsident Dr. Frank-Walter Steinmeier nicht wie geplant von Äthiopien nach Berlin zurückfliegen, da die Regierungsmaschine „Theodor Heuss“ defekt war (www.welt.de/politik/deutschland/article187954465/Regierungsflieger-defekt-Frank-Walter-Steinmeier-sitzt-in-Aethiopien-fest.html). Kurz zuvor war ebenfalls der Bundesminister für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung Dr. Gerd Müller auf seiner jüngsten Afrikareise im Januar 2019 betroffen (www.haz.de/Nachrichten/Politik/Deutschland-Welt/Der-naechste-Flugzeug-Defekt-Minister-Gerd-Mueller-muss-Linie-nach-Hause-fliegen).

1. Wie viele Fälle von Flugzeugpannen der Flugbereitschaft der Bundeswehr in der laufenden und der vergangenen Legislaturperiode sind der Bundesregierung bekannt (bitte nach dem Ort der Panne, dem betroffenen Flugzeugmodell bzw. -typ und den von der Panne jeweils betroffenen Mitgliedern des Deutschen Bundestages oder der Bundesregierung aufschlüsseln)?

Fliegerische Dokumentationen unterliegen einer Aufbewahrungsfrist von zwei Jahren. Daher können über die Zeiträume vor 2017 keine Aussagen getroffen werden. Zudem ist eine eindeutige Zuordnung einiger Flüge nicht mehr möglich, soweit der Flugausfall am ersten Bereitstellungsort erfolgte, da die für eine eindeutige Zuordnung erforderlichen Flugunterlagen (z. B. Passagierlisten) in einem solchen Fall nicht erstellt bzw. archiviert werden.

In den Jahren 2017 bis 2019 wurden ca. 1 100 Missionen mit ca. 3 800 Teilstrecken erfolgen. Im Durchschnitt lag dabei die Ausfallrate aller Missionen bei unter 2 Prozent.

2017 (Gesamt: 4 Ausfälle)		
Luftfahrzeug	Ort	Betroffen
A 340	Berlin-Tegel	BK
COUGAR AS532	Berlin-Tegel	keine eindeutige Zuordnung möglich, Flugausfall erfolgte am Bereitstellungsort
GLOBAL 5000	Köln-Bonn	keine eindeutige Zuordnung möglich, Flugausfall erfolgte am Bereitstellungsort
COUGAR AS532	Berlin-Tegel	BMVg

2018 (Gesamt: 10 Ausfälle)		
Luftfahrzeug	Ort	Betroffen
COUGAR AS532	Berlin-Tegel	Sts Hoofe
A340	Berlin-Tegel	AA
GLOBAL 5000	Köln-Bonn	keine eindeutige Zuordnung möglich, Flugausfall erfolgte am Bereitstellungsort
COUGAR AS532	Berlin-Tegel	BMVg
A340	Juanda (IDN)	BMF
GLOBAL 5000	Köln-Bonn	keine eindeutige Zuordnung möglich, Flugausfall erfolgte am Bereitstellungsort
A340	Berlin-Tegel	BK
A340	Köln-Bonn	BK
GLOBAL 5000	Düsseldorf	BMI
A320 Familie	Köln-Bonn	keine eindeutige Zuordnung möglich, Flugausfall erfolgte am Bereitstellungsort

2019 (Gesamt: 5 Ausfälle)		
Luftfahrzeug	Ort	Betroffen
GLOBAL5000	Lilongwe (MWI)	BMZ
COUGAR AS532	Berlin-Tegel	BMVg
GLOBAL5000	Hohn	Präsident des Bundesrates
COUGAR AS532	Berlin-Tegel	BK
A320 Familie	Bamako (MLI)	AA

2. Welche zusätzlichen Kosten sind dem Steuerzahler durch die Flugzeugpannen in dieser und der vergangenen Legislaturperiode entstanden?

Kosten aufgrund technischer Defekte von Luftfahrzeugen der Flugbereitschaft BMVg können in Form zusätzlicher Reisekosten für Personal (z. B. Techniker) und zusätzlicher Flugstunden durch Luftfahrzeuge der Bundeswehr entstehen. Sie werden im Rahmen des Reisekostentitels der Flugbereitschaft BMVg sowie der Betriebskosten verrechnet und werden nicht fallbezogen verbucht.

3. Hätten die Pannen aus Sicht der Bundesregierung durch eine andere Art der Wartung oder durch eine vorausschauende Anschaffung von neuen Flugzeugen vermieden werden können?

Insgesamt zeichnet sich die Flugbereitschaft BMVg im politisch-parlamentarischen Flugbetrieb durch eine sehr hohe Zuverlässigkeit aus. Im Betrieb von technisch hochkomplexen Systemen wie Luftfahrzeugen können vereinzelt auftretende Störungen nie gänzlich ausgeschlossen werden. Gleichwohl wird durch die ins Auge gefasste Erweiterung (sowie zeitgerechte Erneuerung) der Langstreckenflotte die Redundanz erhöht. Auf die Antwort zu Frage 6 wird verwiesen.

4. Wie viele Fälle von privater Kostenübernahme bei der Nutzung der Flugbereitschaft durch den nutzungsberechtigten Personenkreis sind der Bundesregierung bekannt, und haben private Inanspruchnahmen aus Sicht der Bundesregierung zu vorzeitigen Verschleißerscheinungen beim Lufttransportverband der Flugbereitschaft geführt?

Eine private Nutzung und somit private Kostenübernahme ist gemäß Erlasslage nicht vorgesehen.

5. Werden im Bundesministerium der Verteidigung aufgrund des aus Sicht der Fragesteller desolaten Zustandes der Flugbereitschaft des Bundesministeriums personelle Konsequenzen in Erwägung gezogen?

Die Flugbereitschaft BMVg zeichnet sich bei der Durchführung des politisch-parlamentarischen Flugbetriebes durch eine hohe Einsatzbereitschaft aus. Die Ausfallraten sind niedrig und ermöglichen eine insgesamt sehr zuverlässige Durchführung von Regierungsflügen.

6. Welche Maßnahmen wird das Bundesministerium der Verteidigung ergreifen, um derartige Pannen in der Zukunft zu vermeiden und aus Sicht der Fragesteller drohenden Schaden von Deutschlands Ansehen in der Welt abzuwenden?

Derzeit wird die Beschaffung eines zusätzlichen Langstreckenluftfahrzeuges und mittelfristig die Ablösung der im Betrieb befindlichen Langstreckenflugzeuge vom Typ A340 verfolgt. Für den Betrieb des zusätzlichen Langstreckenflugzeuges wird die Erhöhung des Personalumfanges untersucht. Hierdurch soll die Redundanz und die Verfügbarkeit auf der Langstrecke erhöht werden. Zudem wird durch eine entsprechende Priorisierung Sorge getragen, dass die erforderlichen Ressourcen bereitgestellt werden können.

7. Welche Flugzeugtypen sollen neu beschafft werden, und welche Mittel müssen für die Vergrößerung der Flugbereitschaft bereitgestellt werden?

Es besteht die Absicht, insgesamt drei (3) A350-900 mit einem planerischen Finanzvolumen i. H. v. 1,2 Mrd. Euro zu beschaffen.

8. Wie wird gewährleistet, dass der Transport der Mitglieder der Bundesregierung zu wichtigen Terminen nicht zu Lasten der Luftwaffe geht?

Die Luftfahrzeuge COUGAR AS532, GLOBAL 5000, A320 Familie und A340 der Flugbereitschaft BMVg dienen primär der Beförderung des Bundespräsidenten, Mitgliedern der Bundesregierung und weiterer anforderungsberechtigter Personen des politischen und parlamentarischen Raumes. Daher gibt es grundsätzlich keine Verdrängungseffekte zu Lasten anderer Bedarfsträger.

9. Welche zusätzlichen Kosten entstehen durch angekündigte Sofortmaßnahmen wie zum Beispiel, dass bei international besonders bedeutenden Terminen wie G20-Gipfeln oder NATO-Treffen eine komplette Flugzeug-Crew als Notfallreserve bereitgestellt werden soll (www.dw.com/de/ein-flugzeug-mehr-f%C3%BCr-die-kanzlerin/a-46755908)?

Das Vorhalten einer Reservebesatzung kann Hotel- und ggf. Transferkosten erzeugen. Diese hängen im jeweiligen Einzelfall vom Ort der Bereitstellung und Dauer des Auftrages ab. Des Weiteren können Kosten für die Bereitstellung eines Reserveluftfahrzeuges entstehen, wenn dieses zusätzlich zu dem Hauptreisemittel am Abflugort bereitgestellt werden soll. Maßgeblich für die Höhe dieser Kosten ist die Flugstrecke zum Abflugort sowie Kosten für die Abfertigung der Luftfahrzeuge. Pauschale Angaben zu ggf. entstehenden Kosten können daher nicht gemacht werden.