

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Marcus Faber,
Alexander Graf Lambsdorff, Grigorios Aggelidis, weiterer Abgeordneter
und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/8770 –**

Pannenserie der Flugbereitschaft des Bundesministeriums der Verteidigung

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Bundesregierung und der Bundespräsident repräsentieren Deutschland und seine Bevölkerung weltweit. Dabei werden Mitglieder der Bundesregierung wie auch der Bundespräsident häufig direkt auf den Flughäfen ehrenvoll begrüßt. In der jüngsten Vergangenheit hat diese Zeremonie einen peinlichen Beigeschmack: Die Flugbereitschaft ist von einer Pannenserie geplagt. Entweder fliegt die „Weiße Flotte“ nicht mehr reibungslos und deren Flüge verspäten sich oder fallen direkt aus. Dass Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel viel zu spät via Linienflug letztes Jahr zum G-20-Gipfel nach Argentinien fliegen musste, ist nach Auffassung der Fragesteller trauriger Höhepunkt und nicht kommunizierbar. Leider ist dies kein Einzelfall, wie die Dienstreisen des Bundesministers für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung Dr. Gerd Müller nach Malawi und Sambia, als auch die Dienstreise des Bundespräsidenten Dr. Frank-Walter Steinmeier nach Äthiopien und jüngst des Bundesministers des Auswärtigen Heiko Maas nach Mali zeigen. Die nach Auffassung der Fragesteller peinlichen Fiaskos der Flugbereitschaft reißen scheinbar nicht ab (www.saarbruecker-zeitung.de/politik/themen/maas-strandet-in-mali-pannenserie-bei-regierungsfluegen-reisst-nicht-ab_aid-37111071).

Die Flugbereitschaft des Bundesministeriums der Verteidigung (BMVg) ist für diese Aufgabe zuständig. Laut eigenem Internetauftritt verfügt die Flugbereitschaft des BMVg über fünf Airbus A310 in verschiedenen Versionen, jeweils zwei Airbus A340 und A319CJ, einen Airbus A321, vier Bombardier Global 5000 und drei Cougar AS-532 Hubschrauber. Dabei handelt es sich um einen wesentlichen Teil der Lufttransportkapazität der Bundeswehr, die auch durch den parlamentarischen Bereich genutzt wird. Häufige Nutzer dieser Transportleistung sind neben den Angehörigen der Bundeswehr selbst vor allem die Bundeskanzlerin, der Bundespräsident sowie die Bundesminister der verschiedenen Ressorts und ihre Staatssekretäre. Damit trägt dieser militärischer Verband der Luftwaffe maßgeblich auch zum politischen Erscheinungsbild der Bundesrepublik Deutschland bei. Probleme dieses Verbandes färben, nach Ansicht der Fragesteller, damit auch automatisch auf das Ansehen Deutschlands in der Welt ab.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums der Verteidigung vom 7. Mai 2019 übermittelt.

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

Neben dem Gesichtverlust Deutschlands durch diese Pannenserie wird zusätzlich und bedauerlicherweise auch die Leistungsfähigkeit und Einsatzbereitschaft der Bundeswehr bzw. der Luftwaffe, exemplarisch anhand der Flugbereitschaft des Bundesministeriums der Verteidigung, negativ dargestellt. Es hat den Anschein, dass die viertgrößte Volkswirtschaft der Welt nicht in der Lage ist, eine taugliche Flugbereitschaft zu gewährleisten, als auch klare Logistikschwierigkeiten beim Transport ihrer höchsten Regierungsvertreter nicht einzustellen vermag. Diese negative weltweite Repräsentation der Luftwaffe in Form der Flugbereitschaft erweckt bei den Bündnispartnern, internationalen Gipfeln und den besuchenden Staaten auch den Eindruck, dass im Verteidigungs- oder Krisenfall mit einer vollständig einsatzbereiten Luftwaffe nicht zu rechnen ist. Dies hätte eine bröckelnde Verlässlichkeit gegenüber unseren internationalen Partnern zur Folge und lässt an unseren Bündnisverteidigungen zweifeln. Ob eine Erweiterung der „Regierungsflotte“ tatsächlich Abhilfe schaffen kann (www.spiegel.de/politik/deutschland/regierungsfieger-bundeswehr-will-drei-neue-a350-fuer-merkel-und-co-kaufen-a-1251039.html), bleibt abzuwarten.

1. Wie viele Luftfahrzeuge unterhält und nutzt die Flugbereitschaft des Bundesministeriums der Verteidigung der jeweiligen Muster: A340, A319, A321, GLOBAL 5000, COUGAR AS32 (bitte tabellarisch aufführen, wenn sie von den Zahlen im Anlauftext abweichen)?

Die Flugbereitschaft (FIBschft) BMVg verfügt über folgende Luftfahrzeuge (Lfz):

a) VIP Lfz

- zwei A340, zwei A319, ein A321, vier Global 5000,
- drei Cougar AS-532 Hubschrauber

b) fünf A310 MRTT.

- a) Gibt es darüber hinaus noch weitere nicht genannte Luftfahrzeugmuster, die von der Flugbereitschaft des BMVg genutzt werden, wenn ja welche (bitte auch Anzahl nennen)?

Die FIBschft BMVg verfügt nur über die in der Antwort zu Frage 1 genannten Lfz.

- b) An welchen Standorten und in welchem Umfang stehen die genannten Luftfahrzeuge dauerhaft bereit?

Standort Köln-Bonn:

Fünf A310 MRTT, zwei A340, zwei A319, ein A321, vier Global 5000

Standort Berlin-Tegel:

Drei Cougar AS-532 Hubschrauber.

2. Welche Voraussetzungen müssen aus Sicht der Bundesregierung zwingend erfüllt sein, um voraussichtlich ab Oktober 2020, am Standort Schönefeld (SXF) ein Interim aufnehmen zu können?

Die Nutzung des Interims am Standort Schönefeld ab voraussichtlich Oktober 2020 ist an die termingerechte Eröffnung des Flughafens Berlin Brandenburg (BER) gebunden.

- a) Für welchen Teil der Flotte ist diese Interimslösung vorgesehen (bitte Flugzeugmuster und Anzahl nennen)?

Durch die Abstützung auf die Flugbetriebsflächen und Dienstleistungen der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH ist grundsätzlich eine Nutzung durch die VIP Lfz der FlBSchft BMVG (2x A340 werden durch 3x A350 (Einführung ab 2020 geplant) ersetzt, 2x A319, 1x A321 sowie 4x Global 5000 und 3x AS- 532 Cougar Hubschrauber) möglich.

- b) Welche operativen Einschränkungen ergeben sich aus der Interimslösung am Standort Schönefeld, und wie wirken sich diese auf den parlamentarischen wie auch den Regierungsflugbetrieb aus?

Die Kapazität des Interims ist derzeit auf maximal fünf der zwölf vorhandenen VIP-Lfz ausgelegt.

Bei Staatsakten der Bundesregierung in Ausführung des Auswärtigen Amtes wird ein Parallelbetrieb für den politisch-parlamentarischen Bereich der Flugbereitschaft BMVG nicht möglich sein. Zur Kompensation müssen dann anlassbezogen alternative, angemessene Abfertigungspositionen an anderer Stelle des Flughafens BER angemietet werden. Dadurch können zeitliche Verzögerungen auftreten. Für Gastluftfahrzeuge müssen gleichfalls alternative Parkmöglichkeiten angemietet werden. Am Standort Schönefeld stehen für die Interimslösung zudem keine Flugzeughallen zur Wartung und Instandsetzung zur Verfügung.

Derzeit laufen Gespräche zwischen den Ressorts mit dem Ziel, modifizierte Lösungen und Optimierungsmöglichkeiten zu erreichen.

3. Warum ist es nicht geplant, noch vor Fertigstellung der endgültigen Infrastruktur der Flugbereitschaft am Flughafen BER, die Flugzeuge nach Berlin zu verlegen, etwa durch die Anmietung zusätzlicher Stellplätze, den Bau provisorischer Gebäude (Containerdorf) oder den Bau von provisorischen Flugzeughangars?

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

Weitere Flächen für den Regierungsflugbetrieb stehen weder zeitlich noch räumlich für eine vorfristige Verlegung an den Standort BER zur Verfügung. Von daher sind neben der Nutzung des Interims keine weiteren infrastrukturellen Maßnahmen vorgesehen.

4. Von welchem Datum geht die Bundesregierung, nach aktuellem Kenntnisstand, für die Fertigstellung der Zielinfrastruktur des Regierungsflughafens BER aus?

Auf die Antwort zu Frage 2 wird verwiesen.

5. Wer nutzte, wie häufig, welches Luftfahrzeugmodell der Flugbereitschaft des BMVg seit 2016 bis heute für Flüge innerhalb Deutschlands (bitte nach Bundespräsidialamt, Bundeskanzleramt, einzelnen Bundesministerien und anderen sowie nach Luftfahrzeugmodell und Jahren aufschlüsseln)?
6. Wer nutzte, wie häufig, welches Luftfahrzeugmodell der Flugbereitschaft des BMVg seit 2016 bis heute für Flüge außerhalb Deutschlands und innerhalb Europas (bitte nach Bundespräsidialamt, Bundeskanzleramt, einzelnen Bundesministerien und anderen sowie nach Luftfahrzeugmodell und Jahren aufschlüsseln)?
7. Wer nutzte, wie häufig, welches Luftfahrzeugmodell der Flugbereitschaft des BMVg seit 2016 bis heute für Flüge außerhalb Europas (bitte nach Bundespräsidialamt, Bundeskanzleramt, einzelnen Bundesministerien und anderen sowie nach Luftfahrzeugmodell und Jahren aufschlüsseln)?

Die Fragen 5 bis 7 werden gemeinsam beantwortet.

Fliegerische Dokumentationen unterliegen einer Aufbewahrungsfrist von zwei Jahren. Daher können über die Zeiträume vor 2017 keine Aussagen getroffen werden.

In den folgenden Tabellen sind Flüge aufgeführt, die durch den jeweiligen Bedarfsträger beantragt wurden. Eine Unterscheidung nach Flügen innerhalb Deutschlands, außerhalb Deutschlands und innerhalb Europas und außerhalb Europas kann nur im Rahmen einer aufwändigen manuellen Auswertung erfolgen. Diese konnte in der zur Verfügung stehenden Bearbeitungszeit nicht geleistet werden.

Die Luftfahrzeugmuster A319 und A321 werden im Folgenden unter der Bezeichnung A320 zusammengefasst.

Nutzung Lfz Flugbereitschaft in 2017

Nr.	LFZ-Muster	Bedarfsträger	Anzahl Flüge
1	AS532	AA	1
2	AS532	BMVg	14
3	AS532	BKAmt	10
4	AS532	BTPr	1
5	A310	BMVg	1
6	A310	BK	1
7	A310	BPr	1
8	A320*	AA	24
9	A320*	BMEL	3
10	A320*	BMF	3
11	A320*	BMG	2
12	A320*	BMI	1
13	A320*	BMVg	15
14	A320*	BKAmt	21
15	A320*	BPr	20
16	A320*	BRPr	1
17	A320*	BVerfGPr	4
18	A340	AA	12
19	A340	BMF	3
20	A340	BMVg	2
21	A340	BMWI	1
22	A340	BKAmt	8
23	A340	BPr	9
24	A340	BRPr	1
25	GL5000	AA	60
26	GL5000	BMAS	6
27	GL5000	BMEL	14
28	GL5000	BMF	18
29	GL5000	BMI	17
30	GL5000	BMJ	3
31	GL5000	BMU	4
32	GL5000	BMVI	6
33	GL5000	BMVg	41
34	GL5000	BMWi	8
35	GL5000	BMZ	4
36	GL5000	BKAmt	35
37	GL5000	BPr	40
38	GL5000	BRPr	4
39	GL5000	BTPr	8
40	GL5000	BVerfGPr	11

* beinhaltet die Varianten A319/A321

Nutzung Lfz Flugbereitschaft in 2018

Nr.	LFZ-Muster	Bedarfsträger	Anzahl Flüge
1	AS532	BMVg	16
2	AS532	BKAmt	13
3	A310	BMVg	2
4	A320*	AA	25
5	A320*	BMF	2
6	A320*	BMVg	9
7	A320*	BMWi	3
8	A320*	BKAmt	26
9	A320*	BPr	14
10	A320*	BRPr	2
11	A320*	BTPr	4
12	A320*	BVerfGPr	2
13	A340	AA	11
14	A340	BMF	5
15	A340	BMVg	4
16	A340	BKAmt	13
17	A340	BPr	9
18	A340	BRPr	1
19	A340	BTPr	1
20	GL5000	AA	23
21	GL5000	BMAS	3
22	GL5000	BMEL	2
23	GL5000	BMF	26
24	GL5000	BMFSFJ	3
25	GL5000	BMG	1
26	GL5000	BMI	15
27	GL5000	BMJ	4
28	GL5000	BMVI	9
29	GL5000	BMVg	29
30	GL5000	BMWi	22
31	GL5000	BMZ	3
32	GL5000	BKAmt	23
33	GL5000	BPr	45
34	GL5000	BRPr	3
35	GL5000	BTPr	10
36	GL5000	BVerfGPr	5

* beinhaltet die Varianten A319/A321

Nutzung Lfz Flugbereitschaft in 2019

Nr.	LFZ-Muster	Bedarfsträger	Anzahl Flüge
1	AS532	BMI	1
2	AS532	BMVg	2
3	AS532	BKAmt	4
4	A320*	AA	8
5	A320*	BMF	1
6	A320*	BMVg	4
7	A320*	BMWi	1
8	A320*	BKAmt	9
9	A320*	BPr	1
10	A320*	VertAuss Bundestag	1
11	A320*	BMVI	1
12	A340	AA	3
13	A340	BMF	1
14	A340	BMWi	1
15	A340	BKAmt	1
16	A340	BPr	2
17	GL5000	AA	5
18	GL5000	BMAS	1
19	GL5000	BMEL	1
20	GL5000	BMF	5
21	GL5000	BMI	3
22	GL5000	BMJ	1
23	GL5000	BMVg	8
24	GL5000	BMWi	5
25	GL5000	BMZ	1
26	GL5000	BKAmt	3
27	GL5000	BPr	11
28	GL5000	BRPr	3
29	GL5000	BTPr	2

* beinhaltet die Varianten A319/A321

8. In welchem Verhältnis wird die Flugbereitschaft des BMVg zum militärischen Personentransport und Personentransport aus dem parlamentarischen Raum bzw. Regierungsflüge genutzt (bitte in Prozent angeben)?

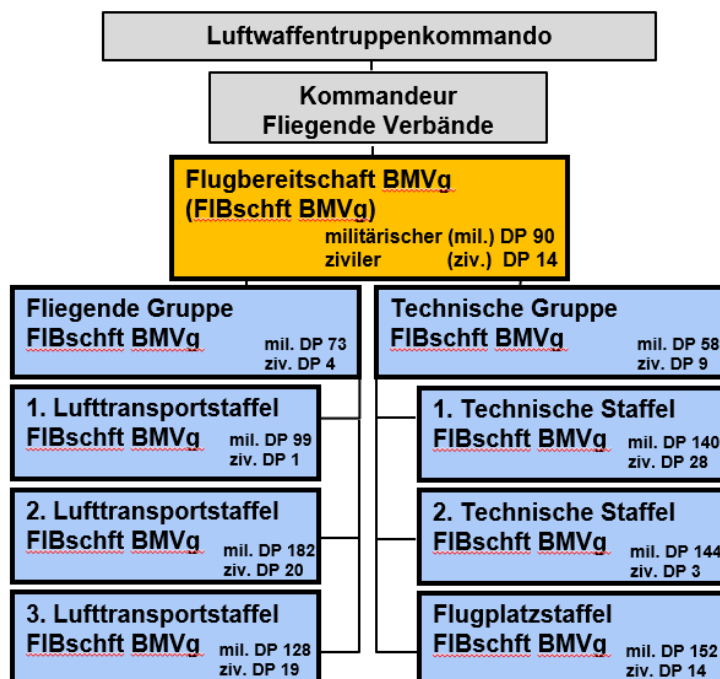
Betrachtet wurden sowohl die VIP Lfz als auch die A310 der FIBschft BMVg. Die A310 werden jedoch überwiegend als Tanker, in der Rolle MEDEVAC oder als Frachter eingesetzt. Diese Flüge sind in der Tabelle nicht mit aufgeführt.

Jahr	Flüge im politisch-parlamentarischen Raum		Mil. Flüge im Zuge des Personentransportes		Gesamt
	Anzahl	in %	Anzahl	in %	
2017	513	83,55%	101	16,45%	614
2018	458	85,29%	79	14,71%	537
2019	133	93,01%	10	6,99%	143

9. Wo ist das Organisationselement Flugbereitschaft BMVg verortet?

Die FIBschft BMVg ist überwiegend am Standort (StO) Köln verortet. Nur die 3. Lufttransportstaffel FIBschft BMVg befindet sich am StO Berlin Tegel.

- a) Wie ist das Organisationselement Flugbereitschaft BMVg strukturiert und personell aufgestellt, und wem ist es untergeordnet?



- b) Wer koordiniert wie den Regierungsflugbetrieb?

Das BMVg Büro Sts Hoofe Referent FIBschft BMVg stimmt die Anfragen der Anforderungsberechtigten mit den verfügbaren materiellen/personellen Ressourcen der FIBschft BMVg ab und stellt die Priorisierung bei konkurrierenden Anfragen sicher. Während eines laufenden Einsatzes obliegt die Koordinierung dem verantwortlichen „Offizier vom Gefechtsstand“ der FIBschft BMVg.

c) Wer priorisiert die Regierungsflüge nach welchen Kriterien?

Die Bedarfsträger fordern ihre Flüge auf Basis der „Richtlinien für den Einsatz von Luftfahrzeugen der Flugbereitschaft BMVg zur Beförderung von Personen des politischen und parlamentarischen Bereichs vom 1. April 1998, geändert durch Beschluss der Bundesregierung vom 19. Dezember 2001“ („VIP-Richtlinie“) an. Unter Nummer 2. dieser Richtlinie werden die Anforderungsberechtigten aufgeführt. Diese Aufzählung entspricht der sich aus der Staatspraxis ableitenden, inoffiziellen protokollarischen Rangfolge und ist damit das erste Ordnungsinstrument zur Priorisierung.

Innerhalb der Bundesministerien gilt darüber hinaus die protokollarische Rangfolge der Bundesministerien (aktuell gemäß Kabinettsbeschluss vom 14. März 2018). Sollten mehr Anforderungen als verfügbare Luftfahrzeuge/Besatzungen vorliegen, werden die Flüge anhand dieser Rangfolge priorisiert.

d) Inwiefern wird dabei die Teilstreitkraft Luftwaffe und ihre Expertise mit einbezogen?

Die Luftwaffe hat in diesem Zusammenhang eine beratende Funktion und spricht – insbesondere bei Ressourcenkonflikten – Empfehlungen gegenüber BMVg Büro Sts Hoofe aus.

e) Welche Grundsätze liegen dem Flugbetrieb der Flugbereitschaft des BMVg zu Grunde?

Der Einsatz der FIBschft BMVg ist in der „Richtlinie für den Einsatz von Luftfahrzeugen der Flugbereitschaft BMVg zur Beförderung von Personen des politischen und parlamentarischen Bereichs vom 1. April 1998, geändert durch Beschluss der Bundesregierung vom 19. Dezember 2001“ geregelt. Die VIP-Lfz der FIBschft BMVg wurden mehrheitlich für den Transport des Bundespräsidenten, Mitgliedern der Bundesregierung und weiterer anforderungsberechtigter Personen des politischen und parlamentarischen Bereichs beschafft und werden vorrangig zu diesem Zweck eingesetzt. Für Lufttransporte von anforderungsberechtigten Personen des politischen und parlamentarischen Bereichs international können Ersatzluftfahrzeuge nebst Besatzung auf Anforderung des Bedarfsträgers bereitgestellt werden. Zudem wird durch eine entsprechende Priorisierung Sorge getragen, dass die erforderlichen Ressourcen bereitgestellt werden können.

10. Wie hoch sind die Unterhaltungskosten der Flugbereitschaft BMVg jährlich seit 2016 bis heute (bitte nach Jahresscheiben in Personalkosten, Betriebskosten, Instandsetzungs- und Wartungskosten sowie Anschaffungskosten aufschlüsseln)?

Kostenbestandteile¹		2016	2017	2018
Infrastrukturkosten	Köln/Wahn	8.960.577 €	9.122.310 €	9.756.187 €
	Berlin Tegel	2.856.538 €	2.791.970 €	1.644.521 €
	Berlin Schönefeld	3.458 €	13.397 €	1.312.106 €
	Zwischensumme	11.820.573 €	11.927.676 €	12.712.814 €

Betriebsausgaben²	Zwischensumme	9.506.132 €	9.524.024 €	10.282.966 €
-------------------------------------	----------------------	--------------------	--------------------	---------------------

Personalkosten auf DP		42.963.725 €	45.858.043 €	49.262.962 €
Personalkosten (DPäk, Schüler, BFD)		13.535.496 €	16.316.154 €	15.672.197 €
	Zwischensumme	56.499.221 €	62.174.197 €	64.935.159 €

Flugkosten³	Zwischensumme	201.738.300 €	176.438.725 €	195.674.979 €
-------------------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------

sonst. Ausgaben MatErh⁴	Zwischensumme	669.000 €	924.000 €	1.036.000 €
---	----------------------	------------------	------------------	--------------------

Gesamtkosten	280.233.225 €	260.988.622 €	284.641.918 €
---------------------	----------------------	----------------------	----------------------

¹ Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Kosten nicht gleichbedeutend mit haushaltswirksamen Ausgaben sind. Die Kosten sind höher als die tatsächlichen Ausgaben.

² Die Betriebsausgaben beinhalten: Betrieb Flugplätze, Mitbenutzung ziviler Flugplätze, Flugplanerstellung, BwFuhrparkservice, Ausbildung, Reisekosten, Flugdienst, Geschäftsbedarf.

³ In den Flugkosten sind unter anderem Anteile der Wartungs- und Instandhaltungskosten, der Medienverbäuche (Betriebskosten) und der Abschreibungen (anteilige Anschaffungskosten) enthalten.

⁴ Der Großteil dieser Ausgaben ist für den Materialerhalt des Sanitätsmaterials für den medizinischen Lufttransport, für die die Luftwaffe im Rahmen der Betriebs- und Versorgungsverantwortung die Ausgaben trägt. Die Ausgaben für die Materialerhaltung der Luftfahrzeuge selbst sind in den Flugkosten enthalten.

11. Wie hoch ist der Finanzbedarf der Flugbereitschaft des BMVg in den nächsten fünf Jahren (bitte nach investiven Ausgaben, Infrastrukturmaßnahmen und Betriebskosten aller Art aufschlüsseln)?

Investive Ausgaben (ohne Infrastruktur) und Materialerhaltung

Der Finanzbedarf für die beabsichtigten Rüstungsinvestitionen und Materialerhaltungsausgaben ist der folgenden Aufstellung zu entnehmen. Hinzu kommen rund 1,2 Mrd. Euro für die Beschaffung von drei Luftfahrzeugen Airbus A350; dazu gehören u. a. auch Maßnahmen wie die Beschaffung und Einrüstung von VIP-Kabinen, die Herstellung der Einsatzbereitschaft sowie die Beschaffung und Einrüstung eines Selbstschutzesystems. Diese Maßnahmen sollen aus dem Einzelplan 60 finanziert werden.

Infrastrukturmaßnahmen und Betrieb Infrastruktur:

Die Infrastrukturmaßnahmen sowie der Betrieb der Infrastruktur wird jeweils bezogen auf eine Liegenschaft ermittelt bzw. nachgehalten. Eine Differenzierung nach einzelnen Nutzern, wie der FIBschft BMVg, ist nicht möglich.

Eine Differenzierung der Kosten des Sonstigen Betriebes (Dienstreisen, Ausbildung, Übungen, IT, Betriebsstoffe etc.) oder gar für Personal ist auf diesem Wege nicht möglich, da die Finanzplanung hier dienststellenübergreifend kumuliert auf Ebene Kapitel/Titel erfolgt.

Finanzbedarf (geplant) in	2020	2021	2022
---------------------------	------	------	------

Materialerhaltung investive Ausgaben	MatErh	88.948.757 €	94.134.596 €	81.282.326 €
	F&E, Beschaffung	17.639.000 €	18.927.124 €	0 €
	Zwischensumme	106.587.757 €	113.061.720 €	81.282.326 €

Finanzbedarf (geplant) in	2023	2024
---------------------------	------	------

Materialerhaltung investive Ausgaben	MatErh	75.303.405 €	63.760.124 €
	F&E, Beschaffung	0 €	0 €
	Zwischensumme	75.303.405 €	63.760.124 €

12. Womit begründet die Bundesregierung, die Kosten der Flugbereitschaft des BMVg dem Einzelplan 14 zuzuschlagen?

Bei der FIBschft des BMVg handelt es sich um einen militärischen Verband mit entsprechenden Aufgaben, die Finanzierung des Betriebes erfolgt daher aus dem Einzelplan 14. Für investive Ausgaben wird die Finanzierung durch Ressortvereinbarungen geregelt.

13. Wie viele Dienstposten umfasst die Flugbereitschaft des BMVg aktuell (bitte nach Dienstgradgruppen Mannschaften, Unteroffiziere ohne Portepée, Unteroffiziere mit Portepée, Offiziere sowie den Dienstorten Köln und Berlin aufschlüsseln)?

Standort Köln		Standort Schönefeld		Standort Berlin Tegel		Summe
	Anzahl		Anzahl		Anzahl	
Offiziere	175	Offiziere	3	Offiziere	31	209
Unteroffiziere m.P.	519	Unteroffiziere m.P.	1	Unteroffiziere m.P.	71	591
Unteroffiziere o.P.	100	Unteroffiziere o.P.		Unteroffiziere o.P.	23	123
Mannschaften	107	Mannschaften		Mannschaften	36	143
Ziv DP	91	Ziv DP		Ziv DP	21	112
	992		4		182	1178

14. Wie sind diese Dienstposten nach Funktionen (Bordpersonal und Bodenpersonal) aufgeteilt?

Der Begriff „Bordpersonal“ ist mit Luftfahrzeugbesatzungen (LFB) gleichzusetzen. Luftfahrzeugbesatzungen bestehen aus Luftfahrzeugführern (LFF) und Lufttransportbegleitern (LTrspBegl). 285 Dienstposten sind für die LFB vorgesehen, für alle weiteren Aufgaben sind 893 DP vorgesehen.

- a) Wie viele Crews Bordpersonal gibt es?

Auf die Antwort zu Frage 14 wird verwiesen.

- b) Wie viele Crews könnten parallel Flüge durchführen?

Global 5000:	sechs LFB
A319/321:	sechs LFB
A340:	vier LFB
A310:	zehn LFB
AS532:	drei LFB

Hinsichtlich der parallelen Durchführung von Flügen wurde die durchschnittliche Verfügbarkeit von Besatzungen ermittelt. Ob Flüge parallel durchgeführt werden können, hängt neben der Verfügbarkeit der Besatzungen maßgeblich von der Beauftragung durch den Anforderungsberechtigten ab. Die durch den Bedarfsträger vorgegebenen Rahmenparameter (Dauer des Fluges, Anzahl Landungen, Start- und Landezeiten etc.) haben direkten Einfluss auf die Flugdienst- und Ruhezeiten. Dadurch kann es notwendig werden, für einen Flug mehrere Besatzungen einsetzen zu müssen. Diese stehen somit für parallele Aufträge nicht mehr zur Verfügung.

- c) Wie viele Piloten gibt es für die einzelnen Luftfahrzeugmuster der Flugbereitschaft des BMVg (bitte nach Muster aufschlüsseln und Mehrfachnennungen kenntlich machen)?

Global 5000	21 Luftfahrzeugführer (LfzFhr)
A319/321	19 LfzFhr (davon 10 mit zus. A340 Rating)
A340	14 LfzFhr (davon 10 mit zus. A 319/321 Rating)
A310	34 LfzFhr
AS532	13 LfzFhr.

15. Welche militärische Notwendigkeit besteht bei den einzelnen Dienstposten im Flugbetrieb?

Die FIBschft BMVg ist ein militärischer Verband der Luftwaffe. Der Flugdienst ihrer fliegenden Besatzungen dient der Erfüllung der Aufgaben der Bundeswehr. Die Dienstposten dienen somit der Auftragerfüllung dieses Verbandes.