

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Tobias Lindner, Margarete Bause, Dr. Franziska Brantner, Agnieszka Brugger, Kai Gehring, Uwe Kekeritz, Katja Keul, Omid Nouripour, Cem Özdemir, Claudia Roth (Augsburg), Manuel Sarrazin, Dr. Frithjof Schmidt, Jürgen Trittin, Ottmar von Holtz und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Stationierung der Flugbereitschaft und Leerflüge

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.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Was sind die derzeit gültigen Planungen hinsichtlich der Stationierung der für den Regierungsflugbetrieb notwendigen Luftfahrzeuge in Berlin?
2. Warum wird der Regierungsflugbetrieb nicht längst von Berlin aus durchgeführt?
3. Auf welcher Grundlage wurde die Entscheidung, den Regierungsflugbetrieb weiterhin von Köln/Bonn aus durchzuführen, durch wen getroffen?
4. Wurde im Vorfeld dieser Entscheidung eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung durchgeführt?

Wer hat sie durchgeführt, und mit welchen Ergebnissen?

Falls keine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung durchgeführt wurde, warum nicht?

5. Warum wurde nach Bekanntwerden der erstmaligen Verschiebung der Eröffnung des neuen Flughafens BER der Regierungsflugbetrieb nicht an den Flughafen Tegel verlegt?
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?
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?
8. Wie hoch wären die Kosten für eine Verlegung des Interimsflugbetriebs an den Flughafen Tegel?
9. In welchem Umfang wurden am Flughafen Tegel in den letzten 10 Jahren bauliche Maßnahmen für den Regierungsflugbetrieb untersucht bzw. durchgeführt?
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?
11. Wurde hier im Vorfeld einer Entscheidung eine Kostenanalyse durchgeführt, wenn ja, durch wen, und mit welchen Ergebnissen, wenn nein, warum nicht?
12. Wann plant die Bundesregierung, die am Flughafen Tegel stationierten Drehflügler der Flugbereitschaft der Bundeswehr an den BER zu verlegen?
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?
14. Hat die Bundesregierung schon Gespräche mit der FBB diesbezüglich geführt?
Wenn ja, mit welchen Ergebnissen, wenn nein, warum nicht?
15. Wie hoch wären die Kosten für eine Verlegung des Regierungsflugbetriebes nach Berlin an den dann eröffneten BER?
16. Wann rechnet die Bundesregierung mit einem Umzug der „weißen Flotte“ nach Berlin?
17. Gibt es Planungen bzw. die Absicht, die „weiße Flotte“ nicht nach Berlin zu verlegen?
Wenn ja, warum?
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)?
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)?
20. Wie viele Leerflüge sind in den letzten fünf Jahren bei der Flugbereitschaft angefallen (bitte jeweils nach Jahren getrennt auflisten)?

21. Wie hoch schätzt die Bundesregierung den jährlich durch Leerflüge verursachten CO₂-Ausstoß, und wie wird dieser kompensiert?
22. Welche Maßnahmen unternimmt die Bundesregierung, um Leerflüge möglichst zu vermeiden?
23. Wie viele Flüge wurden ohne Anforderungsberechtigten in den letzten fünf Jahren zwischen Köln und Berlin und umgekehrt durchgeführt?
24. Mit wie vielen Personen an Bord sind in diesem Jahr durchschnittlich die Maschinen der Flugbereitschaft an Bord geflogen (bitte nach Maschinentypen getrennt auflisten)?
25. Wie viele Flüge der Flugbereitschaft sind aufgrund von Defekten oder ausgefallenen Maschinen um mehr als sechs Stunden verschoben worden?
26. Wie viele Flüge der Flugbereitschaft sind aufgrund von Defekten oder ausgefallenen Maschinen ausgefallen?
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?
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?
29. In welchem Umfang fanden in 2016 und 2017 Flüge im Rahmen des TCTP jenseits der Flugstrecke Köln/Bonn–Berlin statt?
30. Welche Kosten sind in den letzten drei Jahren jeweils für die Durchführung von Flügen, die dem TCTP dienen, angefallen?
31. Wie hoch sind die Kosten pro Flugstunde für die Luftfahrzeuge der Flugbereitschaft jeweils (bitte getrennt nach Modell auflisten)?
32. Wo sind die Flugzeugbesatzungen während der Übernachtungen in Berlin untergebracht?
33. Wie hoch waren bisher die gesamten Übernachtungskosten für die Flugzeugbesatzungen in Berlin in den letzten fünf Jahren?
34. Wie hoch ist die derzeitige Auslastung der Dienstposten für die „weiße Flotte“ bei der Flugbereitschaft?
35. Wie viele Überstunden wurden in den letzten fünf Jahren durch Flugzeugbesatzungen und andere für den Flugbetrieb der „weißen Flotte“ eingesetzte Personengruppen erbracht?
36. Wie viele vollständige Besatzungen stehen pro Flugzeugmuster der Flugbereitschaft zur Verfügung, um Flüge durchzuführen?
37. Welche Arbeitszeitbeschränkungen gelten für Luftfahrzeugführer der Flugbereitschaft auf Grundlage welcher Regelung, und inwiefern sind Ausnahmen davon möglich?
38. In welchem Umfang sind in den letzten drei Jahren Aufträge zur Wartung an die LH Technik vergeben worden (bitte nach Jahren getrennt auflisten)?
39. Inwieweit fand die Vergabe im Wettbewerb statt, beziehungsweise welche Alternativen gibt es zur LH Technik als Auftragnehmer?
40. Über welche Wartungsfähigkeiten verfügt die Flugbereitschaft aktuell noch selber?

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

Berlin, den 8. Januar 2019

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion