

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Irene Mihalic,
Dr. Konstantin von Notz, Luise Amtsberg, weiterer Abgeordneter und der
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/13388 –**

Aktuelle Situation des Flugdienstes der Bundespolizei

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Bundespolizei unterhält einen eigenen Flugdienst, dem unterschiedliche Aufgaben zukommen. Hierzu zählen u. a. der Transport von Polizeikräften, die Unterstützung des Bundeskriminalamts, Hilfe bei schweren Unglücks- und Katastrophenfällen im In- und Ausland sowie die Unterstützung des Luftrettungsdienstes (vgl.: www.bundespolizei.de/Web/DE/05Die-Bundespolizei/04Einsatzkraefte/04_Flugdienst/Flugdienst_node.html, abgerufen am 12. August 2019).

Die Fragestellerinnen und Fragesteller möchten mit dieser Kleinen Anfrage die aktuelle Situation des Flugdienstes der Bundespolizei beleuchten.

1. In welcher Höhe entstehen dem Bundeshaushalt jährlich Kosten durch den Unterhalt des Flugdienstes der Bundespolizei (bitte auch die jeweiligen Haushaltstitel nennen)?

Im Haushaltsjahr 2018 wurden folgende Ausgaben – insbesondere zu Lasten des Kapitel 0625 – für den Betrieb des Bundespolizei-Flugdienstes geleistet:

Personalausgaben (Besoldung/Entgelt/Heilfürsorge)	rd. 100,5 Mio. EUR	Hauptgruppe 4
Dienstreisen (inkl. Trennungsgelder/Umzugskosten)	rd. 0,5 Mio. EUR	Titel 527 01, 453 01
Liegenschaften (Miete/Nebenkosten/Bewachung/ Bauunterhalt)	rd. 14,6 Mio. EUR	insb. Titel 518 02, 517 01, 517 02, 519 01
Luftfahrzeuge (Verbrauch/Unterhalt)	rd. 76,3 Mio. EUR*	insb. Titel 514 01, 811 05
Sonstiges (Büromaterial, IT, sonstige FEM)	rd. 1,4 Mio. EUR	insb. Titel 514 01, Hgr. 8
Gesamt	rd. 193,3 Mio. EUR	

* davon einmalige Ausgaben für die Beschaffung neuer Luftfahrzeuge in Höhe von rund 32 Mio. Euro

2. Werden für Flüge des Flugdienstes der Bundespolizei CO₂-Ausgleichszahlungen geleistet, und wenn ja, in welcher Höhe, und wem gegenüber?

Für Flüge des Flugdienstes der Bundespolizei (BPOL) werden keine CO₂-Ausgleichszahlungen geleistet.

Gemäß dem Gesetz über den Handel mit Berechtigungen zu Emissionen von Treibhausgasen (TEHG) wären einige Flüge oder Flugabschnitte des Bundespolizei-Flugdienstes emissionshandelspflichtig. Da die Emission dieser Flüge den Schwellenwert für nichtgewerbliche Luftfahrzeugbetreiber nicht überschreitet, wurde das Luftfahrzeugbetreiberkonto der Bundespolizei-Fliegergruppe bei der Deutschen Emissionshandelsstelle auf „ausgeschlossen“ gesetzt.

3. Für welche originären Aufgaben der Bundespolizei ist nach Einschätzung der Bundesregierung der Unterhalt eines eigenen Flugdienstes erforderlich, und weshalb?

Der Bundespolizei-Flugdienst unterstützt in erster Linie die Behörden und Dienststellen der Bundespolizei in der gesetzlich zugewiesenen Aufgabenwahrnehmung und Verwendungen gemäß der §§ 1 bis 13 des Bundespolizeigesetzes (mit Ausnahme § 4a des Bundespolizeigesetzes – BPolG).

Hubschrauber der Bundespolizei können zum schnellen und punktgenauen Transport von Personal und Material eingesetzt werden. Dabei sind sie nicht den Beschränkungen bodengebundener Verkehrsmittel unterworfen. Darüber hinaus sind sie nicht auf die ungestörte Verfügbarkeit des Verkehrswegenetzes angewiesen. In besonderen Einsatzlagen stellt der Hubschrauber häufig das einzige Mittel zum Transport von Personal oder Führungs- und Einsatzmitteln (FEM) dar.

Schon in Alltagslagen erhöht der Lufttransport die Verfügbarkeit von Einsatzkräften durch die Vermeidung von Fahrzeiten und die schnellere Wiederbereitstellung ausgeruhter Kräfte und unterstützt so den ökonomischen Kräfteinsatz.

Bei der Beförderung besonders gefährdeter Personen ist der Aufwand zum Schutz dieser deutlich geringer. Für den Spezialverband GSG 9 der Bundespolizei (GSG 9) werden Transporthubschrauber (THS) für besondere Verfahren der Verbringung und des Einsatzes verwendet.

Flüge zur Beförderung von Personen des politischen und parlamentarischen Bereichs unterstützen die Handlungsfähigkeit von Regierung, Parlament und weiterer staatlicher Stellen.

4. Wie häufig wurde in den letzten drei Jahren der Flugdienst der Bundespolizei für Einsätze zur Überwachung des Küstenmeeres im Bereich der Nord- und Ostsee eingesetzt, und mit welchem konkreten Ziel wurden die Einsätze durchgeführt?

Auf Grundlage des § 1 Absatz 2 i. V. m. § 2 des BPolG werden regelmäßige Überwachungsflüge zum Schutz der Deutschen Seegrenzen und der seewärtigen EU-Außengrenzen über der Nord- und Ostsee durchgeführt. Im Rahmen der allgemeinpolizeilichen Aufgabenwahrnehmung seewärts der Grenze des deutschen Küstenmeeres finden Einsatzflüge der Bundespolizei auf Grundlage des § 1 Absatz 2 i. V. m. dem § 6 BPolG im Auftrag der zuständigen Behörde statt. Darüber hinaus erfolgt der Einsatz von THS der Bundespolizei in der Nord- und Ostsee zur Wahrnehmung von spezialpolizeilichen Aufgaben auf Grundlage des § 3 Absatz 2 des Seeaufgabengesetzes i. V. m. § 1 der Seeschiffahrtsaufgaben-Übertragungsverordnung. Ergänzt wird das Einsatzspektrum um die Unterstützung der GSG 9 bei der Bewältigung von Maritimen Sonderlagen sowie der Bereitstellung von Lufttransportkapazitäten für die Maritime Notfallvorsorge. Hierbei erfolgt regelmäßig die Beteiligung an Übungen des Havariekommandos sowie an Realeinsätzen. Die Häufigkeit der Überwachungsflüge ist nachfolgender Tabelle zu entnehmen.

Jahr	Einsatztage	Flugstunden (gerundet)
2019*	211	933
2018	304	1201
2017	268	1059
2016	308	1203

* Stand am 31. August 2019

5. Wie häufig wurden in den letzten drei Jahren Spezialkräfte der GSG9 oder der BFE+ vom Flugdienst der Bundespolizei zu einem Einsatz geflogen (bitte nach Jahr, Einheit und beförderter Personenzahl aufschlüsseln)?

Spezialkräfte der GSG 9 wurden im Sinne der Fragestellung wie folgt luftverlastet.

Jahr	Anzahl der Einsätze	Einheit	Beförderte Personenzahl
2019	2	GSG 9	13
2018	1	GSG 9	1
2017	2	GSG 9	14
2016	1	GSG 9	28

Spezialkräfte der BFE+ wurden in den letzten drei Jahren nicht zum Einsatz geflogen.

6. Welche Bedeutung hat der Personentransport über den Flugdienst der Bundespolizei im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln?

Der Einsatz von Polizeihubschraubern zum Transport von Einsatzkräften kann insbesondere über mittlere und größere Distanzen einen zeitlichen Vorteil gegenüber anderen Verkehrsmitteln darstellen, da Hubschrauber unabhängig von der Uhrzeit in der Regel einen direkten Kurs zum Ziel nehmen können und nicht auf eine günstige Verkehrslage angewiesen sind.

Darüber hinaus haben Hubschrauber den Vorteil, weder im Flug noch bei einer Außenlandung auf funktionierende Infrastruktur angewiesen zu sein. Damit stellt die Transportfähigkeit mit Hubschraubern auch eine gewisse Vorsorge für Fälle von größeren Katastrophen oder Unglücksfällen dar. Ebenso ist ein Erreichen von abgelegenen Orten bzw. Regionen mit ungünstiger Topographie möglich. Einsatzkräfte können über lange Distanzen direkt zu Brennpunkten geflogen werden. Bei mehreren gleichzeitig stattfindenden Einsätzen kann durch die luftgestützte schnelle Verlegung von Einsatzkräften im Sinne einer Kräfteökonomie Personal eingespart werden. Im Zusammenspiel mit Spezialkräften ermöglicht der Hubschrauber auch die Intervention auf das Einsatzgeschehen direkt aus der Luft. Durch den Transport von Gefangenen in Polizeihubschraubern wird die Möglichkeit eines Flucht- oder Befreiungsversuches reduziert.

Mit Flügen zur Beförderung von Personen des politischen und parlamentarischen Bereichs unterstützt der Flugdienst die Handlungsfähigkeit von Regierung, Parlament und weiterer staatlicher Stellen.

7. Wie häufig nutzte die Bundespolizei in den letzten drei Jahren Linienflüge für den Personentransport?

Zusätzlich wurden Linienflüge für Einsatz- und Dienstreisen durch Angehörige der Bundespolizei wie folgt in Anspruch genommen:

Im Jahr 2017: 2.631 Flüge,

im Jahr 2018: 3.369 Flüge,

im Jahr 2019: 2.948 Flüge (Stand: 23. September 2019).

8. Inwiefern werden die Einsätze des Flugdienstes der Bundespolizei nach Aufgabenfeld statistisch ausgewertet (beispielsweise Unterstützung allgemeinpolizeilicher Aufgaben, Grenzüberwachung, Transport von Polizei- und Spezialkräften, Unterstützung von BKA und Landespolizeien, Beförderung von gefährdeten Personen oder Staatsgästen, Einsätze in Katastrophenfällen oder Luftrettungsdienst; bitte ggf. aufschlüsseln)?

Beim Bundespolizei-Flugdienst werden Flugdaten zu Einsätzen/Anlässen gespeichert und nach folgenden Kategorien ausgewertet:

- Allgemeinpolizeiliche Aufgaben,
- Aufgaben auf hoher See,
- Ausbildung/Übung für GSG 9,
- Ausbildung/Übung für Einsatzkräfte,
- BMI-Reserve,
- Bahnpolizei,
- Checkflüge,

- Dienstaufsicht,
- Erhaltung der Einsatzbereitschaft,
- Fahndung/Suche nach Personen/Sachen,
- Fliegerische Aus- und Fortbildung,
- Flüge zur Beförderung von Personen des politischen und parlamentarischen Bereichs,
- Gewässerkontrolle/Umweltschutz,
- Grenzschutz,
- Katastrophenhilfe,
- Luftrettungsdienst,
- Luftsicherheit,
- Notfallhilfe/SAR,
- Observation/Aufklärung,
- Schutz von Bundesorganen,
- Sicherung eigener Einrichtungen,
- Staatsbesuche,
- Technische Erprobungen,
- Transport Spezialkräfte,
- Unterstützung Bundesbehörden,
- Unterstützung Landespolizei,
- Unterstützung Länderbehörden,
- Unterstützung UNO-EU-WEU,
- Verkehrsüberwachung,
- Wirtschaftliches Tätigwerden für Dritte,
- Öffentlichkeitsarbeit,
- Überwachung von Veranstaltungen.

9. Wie viele Angehörige der Bundespolizei sind in welchem Bereich des Flugdienstes beschäftigt (bitte nach Tätigkeit, Aufgabe und Ort darstellen)?

Die Angaben zur Beantwortung der Frage lassen Rückschlüsse auf polizeifachliche und einsatztaktische Bewertungen sowie auf Einsatzschwerpunkte zu. Eine Veröffentlichung dieser Angaben kann die Aufgabenwahrnehmung der Bundespolizei negativ beeinflussen. Deswegen wird die Antwort mit dem Geheimhaltungsgrad „VS – Nur für den Dienstgebrauch“ gemäß § 2 Absatz 2 Nummer 4 der Verwaltungsvorschrift zum materiellen Geheimschutz des Bundesministeriums des Innern, für Bau und Heimat eingestuft und als gesonderte Anlage übermittelt, die nicht zur Veröffentlichung bestimmt ist.*

* Das Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat hat die Antwort als „VS – Nur für den Dienstgebrauch“ eingestuft. Die Antwort ist im Parlamentssekretariat des Deutschen Bundestages hinterlegt und kann dort von Berechtigten eingesehen werden.

10. Inwiefern werden Tarifbeschäftigte im Flugdienst der Bundespolizei beschäftigt (bitte nach Bereich aufschlüsseln)?

Tarifbeschäftigte werden im Bundespolizei-Flugdienst als Verwaltungsbeschäftigte, Prüfpersonal (Certifying Staff – CS) in der Hubschraubertechnik, Hubschraubermechaniker einschließlich Lehrpersonal IHK-Ausbildung, Logistiker und Hallenwarte verwendet.

Hinsichtlich der Aufschlüsselung nach Bereichen wird auf die Antwort zu Frage 9 verwiesen.

11. Inwiefern konnte der Flugdienst der Bundespolizei von den in den Jahren 2017 und 2018 vorgesehenen bzw. erfolgten Stellenaufwüchsen bei der Bundespolizei bis heute profitieren?

Im Bereich des Bundespolizei-Flugdienstes erfolgte seit 2017 kein Aufwuchs von Dienstposten.

12. Inwiefern ist beabsichtigt, den Flugdienst der Bundespolizei in welchem Bereich personell zu stärken?

Die Bundesregierung prüft gegenwärtig aufgabenorientierte Aufwüchse in allen Bereichen des Flugdienstes.

13. Welche Anforderungen werden an Bewerberinnen und Bewerber für den Flugdienst (Bewerbung zur Ausbildung als Pilotin oder Pilot) gestellt, und inwiefern wurden die Anforderungen in den fünf Jahren verändert?

Nachfolgende Voraussetzungen und Anforderungen müssen im Sinne der Fragestellung vorliegen:

- Abgeschlossene Laufbahnausbildung des mittleren oder gehobenen Polizeivollzugsdienstes,
- Bereitschaft zur uneingeschränkten Verwendung im Ausland,
- Höchstes Lebensalter: 33 Jahre (Ausnahmen können zugelassen werden, wenn mindestens die Privatpilotenlizenz für Hubschrauber vorgewiesen werden kann); hier wird aktuell eine Erhöhung auf 39 Jahre geprüft,
- Bestehen des Auswahlverfahrens gemäß der Richtlinie für Auswahlverfahren der Pilotinnen/Piloten in der Bundespolizei.

Seit 2015 existiert eine Auswahlrichtlinie, die von der Bundespolizei gemeinsam mit dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt erarbeitet wurde. Dabei wurde eine Anforderungsanalyse für die Berufsgruppe der Hubschrauberpiloten/-innen im Polizeidienst erstellt und zu einem wissenschaftlichen Anforderungsprofil ausgearbeitet. Die Anforderungen haben sich in den letzten fünf Jahren nicht geändert.

14. Inwiefern werden auch Quereinsteigerinnen und Quereinsteiger für den Flugdienst der Bundespolizei rekrutiert (bitte nach Bereich aufschlüsseln)?

Für den Bundespolizei-Flugdienst konnten bisher Hubschraubermechaniker(innen), Hubschrauberpiloten/-pilotinnen und für die Logistik externes Personal bzw. über die Ausschreibung des Hubschrauberpilotenlehrgangs Polizeivoll-

zugsbeamte der Länder gewonnen werden. In geringem Umfang ist es so gelungen, auf diesem Wege Quereinsteiger für den Flugdienst der Bundespolizei zu rekrutieren.

15. Wie viele Besatzungsangehörige (Pilotinnen und Piloten, Flugtechnikerinnen und Flugtechniker, Systemoperatorinnen und Systemoperatoren) sind im Flugdienst der Bundespolizei beschäftigt, und wie hat sich deren Anzahl in den letzten fünf Jahren entwickelt (bitte nach Jahr und Amtsbezeichnung nach Geschlecht aufschlüsseln)?

Die Angaben zur Beantwortung der Frage lassen Rückschlüsse auf polizeifachliche und einsatztaktische Bewertungen sowie auf Einsatzschwerpunkte zu. Eine Veröffentlichung dieser Angaben kann daher die Aufgabenwahrnehmung der Bundespolizei zukünftig nachhaltig negativ beeinflussen. Deswegen wird die Antwort mit dem Geheimhaltungsgrad „VS – Nur für den Dienstgebrauch“ gemäß § 2 Absatz 2 Nummer 4 der Verwaltungsvorschrift zum materiellen Geheimschutz des Bundesministeriums des Innern, für Bau und Heimat eingestuft und als gesonderte Anlage übermittelt, die nicht zur Veröffentlichung bestimmt ist.*

16. Wie viele Besatzungsangehörige (Pilotinnen und Piloten, Flugtechnikerinnen und Flugtechniker, Systemoperatorinnen und Systemoperatoren) der Bundespolizei sind aktuell mit welchem Auftrag im Ausland eingesetzt, und wie hat sich die Anzahl im Ausland eingesetzter Kräfte in den vergangenen fünf Jahren entwickelt (bitte entsprechend aufschlüsseln)?

Die Angaben zur Beantwortung der Frage lassen Rückschlüsse auf polizeifachliche und einsatztaktische Bewertungen sowie auf Einsatzschwerpunkte zu. Eine Veröffentlichung dieser Angaben kann die Aufgabenwahrnehmung der Bundespolizei negativ beeinflussen. Deswegen wird die Antwort mit dem Geheimhaltungsgrad „VS – Nur für den Dienstgebrauch“ gemäß § 2 Absatz 2 Nummer 4 der Verwaltungsvorschrift zum materiellen Geheimschutz des Bundesministeriums des Innern, für Bau und Heimat eingestuft und als gesonderte Anlage übermittelt, die nicht zur Veröffentlichung bestimmt ist.*

17. Inwiefern scheidet Besatzungsangehörige (Pilotinnen und Piloten, Flugtechnikerinnen und Flugtechniker, Systemoperatorinnen und Systemoperatoren) der Bundespolizei aus dem Polizeidienst aus, wenn sie die Fluggtauglichkeit, beispielsweise aufgrund von Unfällen oder Krankheiten, verlieren?

Mit dem Verlust der Fliegertauglichkeit scheidet keine Pilotin bzw. kein Pilot automatisch aus der Bundespolizei aus, da dies nicht gleichbedeutend mit einer Polizeidienstuntauglichkeit ist.

* Das Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat hat die Antwort als „VS – Nur für den Dienstgebrauch“ eingestuft. Die Antwort ist im Parlamentssekretariat des Deutschen Bundestages hinterlegt und kann dort von Berechtigten eingesehen werden.

18. Welche Aus- und Weiterbildungs- oder Umschulungsmöglichkeiten zur Sicherstellung einer weiteren Verwendungsmöglichkeit innerhalb der Bundespolizei bestehen für Besatzungsangehörige (Pilotinnen und Piloten, Flugtechnikerinnen und Flugtechniker, Systemoperatorinnen und Systemoperatoren), die ihre Flugtauglichkeit verloren haben?

In einem ersten Schritt wird geprüft, ob innerhalb des Bundespolizei-Flugdienstes ortsnah eine alternative Verwendungsmöglichkeit (z. B. als Sachbearbeiter[in]) realisierbar ist. Je nach Wunsch der betroffenen Beschäftigten sowie der Art der Laufbahnbefähigung werden Aus- und Weiterbildungen (z. B. Teilnahme an der Laufbahnausbildung gehobener Polizeivollzugsdienst) durchgeführt.

Sofern eine Fliegeruntauglichkeit mit dem Verlust der Polizeidiensttauglichkeit einhergeht, besteht wie für alle anderen Polizeivollzugsbeamtinnen und -beamten bei entsprechendem Gutachten des Sozialmedizinischen Dienstes der Bundespolizei die Alternative, gemäß § 8 BPolG in den Verwaltungsdienst des Bundes zu wechseln.

19. Wie viele Planstellen im Bereich des Flugdienstes der Bundespolizei sind aktuell nicht besetzt (bitte nach Funktionen aufschlüsseln, siehe Frage 9)?

Zu den vakanten Dienstposten wird auf die tabellarische Darstellung in der Antwort zu Frage 9 verwiesen.

20. Wie hoch waren Dienstausfallzeiten durch Krankheit im Bereich des Flugdienstes der Bundespolizei in den letzten vier Quartalen (bitte nach Funktionen aufschlüsseln, siehe Frage 9)?

Zu den Dienstausfallzeiten im Bereich des Bundespolizei-Flugdienstes wird auf die beigelegte Anlage verwiesen.

21. Wie hoch war das Überstundenaufkommen im Bereich des Flugdienstes der Bundespolizei in den letzten vier Quartalen (bitte nach Funktionen aufschlüsseln, siehe Frage 9)?

Zum Überstundenaufkommen im Bereich des Bundespolizei-Flugdienstes wird auf die beigelegte Anlage verwiesen.

22. Wie häufig mussten im gleichen Zeitraum aufgrund von Überschreitungen der Dienstzeiten kurzfristige Änderungen im Betriebsablauf vorgenommen werden?

Der Bundespolizei-Flugdienst versteht sich als Dienstleistungsorganisation zur Erbringung von Unterstützungsleistungen für bundespolizeieigene sowie externe Bedarfsträger. Die Einsatzplanung des operativen Flugbetriebs ist stark volatil, von zahlreichen Parametern abhängig und nur begrenzt langfristig planbar. Aus diesem Grund sind nahezu täglich kurzfristige Änderungen im Betriebsablauf notwendig, um die Einsatzbereitschaft zu gewährleisten. Dieses geschieht unter Ausschöpfung aller Möglichkeiten der Arbeitszeitverordnung und der 2. Durchführungsverordnung zur Luftbetriebsordnung.

Dokumentationen zur hohen Anzahl an Einzeländerungen liegen nicht vor.

23. Wie viele Pilotinnen und Piloten sind an welchen Standorten in der Luftrettung notwendig (inklusive Dienst/Dienstausgleich)?

Die Angaben zur Beantwortung der Frage lassen Rückschlüsse auf polizeifachliche und einsatztaktische Bewertungen sowie auf Einsatzschwerpunkte zu. Eine Veröffentlichung dieser Angaben kann die Aufgabenwahrnehmung der Bundespolizei negativ beeinflussen. Deswegen wird die Antwort mit dem Geheimhaltungsgrad „VS – Nur für den Dienstgebrauch“ gemäß § 2 Absatz 2 Nummer 4 der Verwaltungsvorschrift zum materiellen Geheimschutz des Bundesministeriums des Innern, für Bau und Heimat eingestuft und als gesonderte Anlage übermittelt, die nicht zur Veröffentlichung bestimmt ist.*

24. Wie viele Besatzungsangehörige (Pilotinnen und Piloten, Flugtechnikerinnen und Flugtechniker, Systemoperatorinnen und Systemoperatoren) sind für das Fliegen mit Löschwasser-Außenlastbehältern (sog. Buckets) zur Bekämpfung von Wald- und Flächenbränden ausgebildet und in Übung gehalten?

Die Angaben zur Beantwortung der Frage lassen Rückschlüsse auf polizeifachliche und einsatztaktische Bewertungen sowie auf Einsatzschwerpunkte zu. Eine Veröffentlichung dieser Angaben kann die Aufgabenwahrnehmung der Bundespolizei negativ beeinflussen. Deswegen wird die Antwort mit dem Geheimhaltungsgrad „VS – Nur für den Dienstgebrauch“ gemäß § 2 Absatz 2 Nummer 4 der Verwaltungsvorschrift zum materiellen Geheimschutz des Bundesministeriums des Innern, für Bau und Heimat eingestuft und als gesonderte Anlage übermittelt, die nicht zur Veröffentlichung bestimmt ist.*

25. Wie viele Löscheinsätze an wie vielen Tagen mit wie vielen Hubschraubern und Einsatzstunden wurden in den vergangenen fünf Jahren durch die Bundespolizei zur Bekämpfung von Wald- und Flächenbränden geleistet (bitte nach Jahr auflisten)?

Die Anzahl der Löscheinsätze ist nachfolgender Tabelle zu entnehmen.

Jahr	Einsätze	Tage	Anzahl Hubschrauber	Flugstunden
2019	11	33	15	372:40
2018	12	28	5	160:57
2017	1	1	1	7:21
2016	0	0	0	0:00
2015	2	2	2	11:37
2014	2	3	3	11:34

* Das Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat hat die Antwort als „VS – Nur für den Dienstgebrauch“ eingestuft. Die Antwort ist im Parlamentssekretariat des Deutschen Bundestages hinterlegt und kann dort von Berechtigten eingesehen werden.

26. Inwiefern waren die der Bundespolizei zur Verfügung stehenden Besatzungsangehörigen (Pilotinnen und Piloten, Flugtechnikerinnen und Flugtechniker, Systemoperatorinnen und Systemoperatoren) sowie Luftfahrzeuge in den letzten fünf Jahren ausreichend, um allen Amtshilfeersuchen zur Bekämpfung von Wald- und Flächenbränden aus der Luft zu entsprechen?

Nationalen Amtshilfeersuchen zur Unterstützung bei der Waldbrandbekämpfung wurde seitens des Flugdienstes der Bundespolizei durch die Bereitstellung von Personal und Einsatzmitteln stets entsprochen.

Um diese Unterstützungsleistungen zu erbringen, mussten Einschränkungen bei der eigenen Aufgabenwahrnehmung in Kauf genommen werden.

Auf internationaler Ebene konnte in den letzten fünf Jahren vier Hilfeersuchen nicht entsprochen werden. Siehe beigefügte Tabelle.

Jahr	Anfordernder Staat	Absagegrund
2018	Lettland	Kapazitäten durch originäre Aufgaben gebunden oder zur Brandbekämpfung in Deutschland vorgesehen
2018	Schweden	
2017	Italien	Zu hohe Nutzlast angefordert
2016	Griechenland	Kapazitäten durch originäre Aufgaben gebunden

27. Inwiefern kam es in den vergangenen fünf Jahren zu Engpässen in anderen Bereichen des Flugdienstes der Bundespolizei aufgrund von Lösch-einsätzen?

Die Transporthubschrauber der Bundespolizei sind grundsätzlich nicht für die Bekämpfung von Vegetationsbränden aus der Luft vorgesehen.

Durch den Einsatz zur Bekämpfung von Vegetationsbränden mussten zahlreiche Flugaufträge für den originären Aufgabenbereich der Bundespolizei angepasst oder abgesagt werden. Insbesondere konnte an mehreren Wochenenden die geforderte Lufttransportkapazität für die bundesweiten Eingreifkräfte der Direktion Bundesbereitschaftspolizei nicht gestellt werden.

Konkret wurden folgende Flugaufträge im Jahr 2019 aufgrund von Einsätzen zur Vegetationsbrandbekämpfung abgesagt.

Abgesagte Flüge im originären Bereich:

- Fortbildung „Technische Maßnahmen Höhen und Tiefen“ in Hünfeld am 5. Juni 2019,
- Fortbildung Air Rescue Specialist (ARS) Bundespolizeiabteilung Blumberg am 6. Juni 2019,
- Einweisung der deutsch-französischen Einsatzeinheit in Bad Bergzabern am 24. Juni 2019,
- Luftverlastete Bereitstellung von Eingreifkräfte am 29./30. Juni 2019,
- Einweisung des 1. Dienstjahres in Oerlenbach vom 2. Juli bis 4. Juli 2019,
- Luftverlastete Bereitstellung von Eingreifkräfte am 6./7. Juli 2019,
- Unterstützung ARS-Lehrgang vom 8. bis 12. Juli 2019,
- Unterstützung der Bundespolizeidirektion Stuttgart beim Lehrgang „Einsatzleiter Luft“ am 9. Juli 2019,
- Luftverlastete Bereitstellung von Eingreifkräfte am 13./14. Juli 2019,

- Luftverlastete Bereitstellung von Eingreifkräften am 20./21. Juli 2019,
- Luftverlastete Bereitstellung von Eingreifkräften am 27./28. Juli 2019.

Abgesagte Flüge zur Unterstützung anderer Bedarfsträger:

- Übung Havariekommando Jade-Weser am 26. Juni 2019,
- UN-Militärbeobachterlehrgang der Bundeswehr vom 26. Juni bis 2. Juli 2019,
- Übung Havariekommando Hohe Düne am 8. Juli 2019,
- Anforderung des Generalbundesanwalts für Gefangenentransport am 15. oder 16. Juli 2019.

Davorliegende abgesagte Flugaufträge wurden statistisch nicht erfasst.

Durch die im Einsatz zur Vegetationsbrandbekämpfung aufgebauten Überstunden und dem anschließenden Abbau, steht das eingesetzte Personal folgend nicht zur Erfüllung der originären Aufgaben zur Verfügung.

Zur Sicherstellung einer möglichst hohen Einsatzbereitschaft der Maschinen, wurde ein auf die Erfüllung der originären Aufgaben abgestimmter Wartungsplan erstellt. Im Einsatz zur Vegetationsbrandbekämpfung werden die eingesetzten Hubschrauber überdurchschnittlich stark geflogen, so dass die vorgeplanten Wartungsereignisse früher eintreten. Da die Wartungsarbeitsplätze gemäß Wartungsplanung noch durch andere Hubschrauber belegt sein können, entsteht ein Wartungsstau und die Anzahl der einsatzfähigen Hubschrauber reduziert sich. Die Abarbeitung dieses Wartungsstaus dauert erfahrungsgemäß einige Monate, da auch Industriekapazitäten nur eingeschränkt verfügbar sind.

28. Inwiefern ist der Flugdienst der Bundespolizei in der Lage, weitere Kapazitäten, über diejenigen verwendeten Kapazitäten in den Jahren 2018 und 2019 hinaus, zur Bekämpfung von Wald- und Flächenbränden aus der Luft zur Verfügung zu stellen?

Der Bundespolizei-Flugdienst ist nicht in der Lage, Kapazitäten zur Vegetationsbrandbekämpfung zur Verfügung zu stellen, ohne dadurch erhebliche Einschränkungen bei der Wahrnehmung originärer Aufgaben zu generieren. Eine Aussage über die Kapazitäten, die die Bundespolizei zur Bekämpfung von Wald- und Flächenbränden aus der Luft zur Verfügung stellen kann, ist pauschal nicht möglich und wird im konkreten Bedarfsfall geprüft. Die Verfügbarkeit ist dabei von einer Vielzahl von Faktoren (technischer Klarstand, Einsatzlagen im Rahmen der originären Aufgabenwahrnehmung, Personalverfügbarkeit etc.) abhängig.

29. Inwiefern plant die Bundesregierung, Kapazitäten bei dem Flugdienst der Bundespolizei zur Bekämpfung von Wald- und Flächendiensten auszubauen, und wenn ja, auf welcher Rechtsgrundlage?

Für die Bekämpfung von Vegetationsbränden sind die Länder zuständig.

Im Rahmen der 3. länderoffenen Arbeitsgruppe Nationaler Waldbrandschutz wurde die „Nationale Vegetationsbrandbekämpfungsstrategie“, die im Ausschuss für Feuerwehrangelegenheiten, Katastrophenschutz und zivile Verteidigung (AFKzV) des Arbeitskreises V der Ständigen Konferenz der Innenminister und -senatoren der Länder vorgestellt werden soll, finalisiert. Aus dieser Arbeitsgruppe ist ein Workshop erwachsen, der Empfehlungen zur Erhöhung der Kapazitäten in der Bekämpfung von Vegetationsbränden aus der Luft erarbeitet.

30. Wie viele Luftfahrzeuge welchen Typs werden aktuell zu welchem Zweck von der Bundespolizei betrieben?

- a) Wie viele Hubschrauber welchen Typs werden aktuell zu welchem Zweck von der Bundespolizei betrieben, und wie hoch war deren Klarstand in den vergangenen fünf Jahren (bitte nach Jahr und Muster aufschlüsseln)?

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 30 und 30a zusammen beantwortet.

Hubschraubertyp	Anzahl	Einsatzzweck
EC 120	10	Ausbildung
EC 135-Polizei	24	Aufklärung, Beobachtung, Bildübertragung, Strahlungsmessung, Einsatzführung, Ausbildung
EC 135-Zivilschutz	18	Luftrettungsdienst, Kat.-Schutz
H 155	19	Transport (8 Pax), Aufklärung, Bildübertragung, Seeüberwachung, Luftarbeit (Winde, Außenlast), Mustereinweisung
AS332L1 Super Puma H215 (im Zulauf)	19 (4)	Transport (16 Pax), Unterstützung Spezialkräfte, Luftarbeit (Winde, Außenlast), Seeüberwachung, Einsatzführung, Bildübertragung, Personen-Transport, Mustereinweisung, Maritime Notfallvorsorge

Klarstand						
Typ	2014 in %	2015 in %	2016 in %	2017 in %	2018 in %	2019 in %
EC 120	84,0	83,0	84,0	83,0	62,0	51,0
H135 BPOL	76,4	79,8	79,9	80,0	74,0	74,8
H135 ZSH	76,4	79,8	79,9	80,0	74,0	74,8
H155	65,2	71,2	66,5	62,7	57,1	56,0
AS332	63,7	62,6	54,2	54,3	57,5	55,0

- b) Wie viele Zivilschutz-Hubschrauber des Bundesministeriums des Innern, für Bau und Heimat werden durch die Bundespolizei für den Zweck der Luftrettung betrieben, und wo sind diese stationiert?

Durch die Bundespolizei werden Zivilschutzhubschrauber an zwölf Luftrettungszentren (Siblin, Hamburg, Güstrow, Hannover, Bielefeld, Brandenburg, Duisburg, Köln, Kassel, Frankfurt/Main, Kempten, Traunstein) betrieben.

Zur Sicherstellung des kontinuierlichen Betriebes an den zwölf Luftrettungszentren ist ein Buchbestand von 18 EC135 erforderlich.

- c) Wie viele Hubschrauber stehen zur Bekämpfung von Wald- und Flächenbränden zur Verfügung bzw. verfügen über die entsprechende Ausrüstung?

Hubschrauber der Bundespolizei sind dienstliche Einsatz- und Transportmittel. Sie dienen der Bundespolizei zur Erfüllung ihrer gesetzlichen Aufgaben. Grundsätzlich können Hubschrauber der Bundespolizei daneben auch zur Bekämpfung von Vegetationsbränden eingesetzt werden.

Hierfür könnten von den 23 im Bestand befindlichen MTH AS332 L1/H215 Super Puma 22 Mittlere Transporthubschrauber (MTH) mit einem Lastenhaken ausgestattet werden. Der Bundespolizei-Flugdienst verfügt über 13 Lasthaken für MTH. Für den Einsatz und für Trainingszwecke stehen sieben Außenlastlöschbehälter mit einem Volumen bis 2.000 Liter zur Verfügung.

Von den 19 im Bestand befindlichen Leichten Transporthubschraubern (LTH) H155 könnten 15 LTH mit einem Lasthaken ausgestattet werden. Der Bundespolizei-Flugdienst verfügt über fünf Lasthaken für LTH. Für den Einsatz und zu Trainingszwecke stehen drei Außenlastlöschbehälter mit einem Volumen bis 680 Liter zur Verfügung.

31. Inwiefern plant die Bundesregierung, neue Hubschrauber welchen Typs zu beschaffen?
- In welchem Zeitraum?
 - Zu welchem Zweck?

Die Fragen 31, 31a und 31b werden aufgrund des Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Die Bundespolizei hat den Bedarf zur Erfüllung der an sie gestellten bestehenden und zusätzlichen Aufgaben evaluiert.

Dabei wurde ein Gesamtbedarf von 44 Transporthubschraubern ermittelt. Bei einer Flottenmodernisierung wird eine Vereinheitlichung der Transporthubschrauberflotte auf möglichst nur einen Typ der Zehn-Tonnen-Klasse angestrebt. Zusätzliche Hubschrauber zur Bekämpfung von Wald- und Flächenbränden sind darin nicht enthalten.

Für die Flottenerneuerung wird ein Zeitrahmen von zwölf Jahren angesetzt. Eine Festlegung auf ein bestimmtes Hubschraubermuster ist bisher nicht erfolgt.

32. Wie hoch sind die tatsächlichen und die beweglichen Kosten für eine Flugstunde bei der Bundespolizei (bitte nach Hubschraubermuster aufschlüsseln)?

Die Kostensätze für die Hubschraubermuster ABH H135, LTH H155 und MTH AS332 L1 Super Puma sind in der BRAS 640 lfd. Nr. 91 bis 93 aufgeführt und mit Stand Januar 2017 veröffentlicht.

Nr.	Führungs- und Einsatzmittel	Leistungseinheit	Mehrkosten (gem. § 61 BHO, § 11 BPolG, BPolKatHiVwV)	Vollkosten (gem. § 63 BHO)
91	ABH H135	Flugstunde	1.209,64 €	7.011,00 €
92	LTH H155	Flugstunde	1.595,16 €	10.551,39 €
93	MTH AS332	Flugstunde	2.434,38 €	17.877,53 €

Der derzeit gültige Kostensatz für einen Schulungshubschrauber H120 beträgt 708,06 Euro/h (Gesamtkosten).

33. Inwiefern plant die Bundesregierung, Bundespolizeihubschrauber im Zuge der Gründung eines Standortes der GSG9 in Berlin zu stationieren (vgl. Tagesschau.de – GSG9 jetzt auch in Berlin stationiert, 10. Juli 2019)?

Der Einsatz von Hubschraubern zur Unterstützung eines Einsatzes der GSG 9 der Bundespolizei ist eine Verwendungsmöglichkeit, die vom Einsatzenlass abhängig ist. Für den Standort wird der notwendige Flugbetrieb sichergestellt.

34. Welchen Einfluss werden nach Einschätzung der Bundesregierung künftig fremde Drohnen auf die Flugsicherheit des Flugdienstes der Bundespolizei haben?

Durch das Aufgabengebiet des Bundespolizei-Flugdienstes kann eine erhöhte Gefährdung an den Einsatzörtlichkeiten der Polizei- und Rettungshubschrauber gesehen werden, da diese Einsatzstellen auch für Betreiber von Drohnen ein mögliches Ziel darstellen können. Drohnen sind schwer zu detektieren und stellen ein hohes Gefährdungspotential für die Besatzungen und das Luftfahrzeug dar. Dies gilt insbesondere für das anspruchsvolle Flugprofil von Polizei- und Rettungshubschraubern (taktischer Tiefflug, Außenlandungen).

35. Inwiefern plant die Bundesregierung, eigene Drohnen in den Flugdienst der Bundespolizei für welche Aufgaben und auf welcher Rechtsgrundlage zu integrieren?

Eine Integration von Drohnen in den Flugdienst der Bundespolizei, (U manned Aircraft Systems – UAS) ist derzeit nicht geplant.

36. Für welche Aufgaben und auf welcher Rechtsgrundlage werden bereits jetzt eigene Drohnen durch die Bundespolizei eingesetzt?

Der Einsatz von UAS bei der Bundespolizei erfolgt im Rahmen der Wahrnehmung eigener bundespolizeilichen Aufgaben.

Hierzu gehören beispielsweise die polizeiliche Aufklärung bei einem Bahnbetriebsunfall oder der Einsatz zur Überwachung der Bahnanlagen. Ferner ist der Einsatz der UAS im Bereich der Eigensicherung, des Objektschutzes sowie der Gewinnung von Beweismitteln im Rahmen der Strafverfolgung möglich. Die Rechtsgrundlagen für den Einsatz von UAS durch die BPOL ergeben sich aus dem BPolG und der Strafprozessordnung (StPO).

Der Betrieb richtet sich nach den einschlägigen Vorschriften des europäischen und nationalen Luftverkehrsrechts.

	Okt-Dez 2018		Jan-Mrz 2019		Apr-Jun 2019		Jul-Sep 2019	
	Überstunden	Fehlitage	Überstunden	Fehlitage	Überstunden	Fehlitage	Überstunden	Fehlitage
Stab	4.517	663	4.888	991	3.900	656	3.869	788
Bundespolizei-Fliegergruppe	8.051	354	8.799	404	5.690	319	6.073	256
Luftfahrerschule	3.481	184	3.203	190	2.406	137	3.051	104
Instandhaltungsbetrieb	3.298	607	3.012	566	1.368	466	1.031	573
Bundespolizei-Fliegerstaffel Oberschleißheim	9.262	343	10.057	624	7.505	623	9.314	710
Bundespolizei-Fliegerstaffel Fuldatal	6.958	279	6.771	485	5.245	273	6.285	393
Bundespolizei-Fliegerstaffel Blumberg	7.806	582	6.846	881	3.580	651	5.872	694
Bundespolizei-Fliegerstaffel Fuhlendorf	11.044	647	13.532	865	7.831	639	10.255	591

