

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Sevim Dağdelen, Dr. Gesine Lötzsch, Thomas Lutze, Heidi Reichinnek und der Fraktion DIE LINKE.

Nutzung der Flugbereitschaft der Bundeswehr

Nach Pannen an der Regierungsmaschine der Bundesministerin des Auswärtigen, Annalena Baerbock, mustert die Bundeswehr zwei Flugzeuge vorzeitig aus. Künftig sollen statt der Flieger vom Typ A340 neuere A350 für Langstrecken genutzt werden (dpa vom 15. August 2023). Anlass ist, dass Bundesaußenministerin Annalena Baerbock mit einer mehr als 50 Mitglieder zählenden Delegation ihre Reise in die Pazifik-Region wegen der Defekte abbrechen und per Linienflug nach Deutschland zurückreisen musste. An ihrem A340 hatte es am Montag und Dienstag gleich zweimal die gleiche Panne gegeben (dpa vom 15. August 2023).

Die Flugbereitschaft der Bundeswehr steht grundsätzlich den Angehörigen der Bundesregierung sowie einer Reihe weiterer Repräsentanten des Staates sowie des Bundesverfassungsgerichts für dienstbezogene Reisen zur Verfügung. Die sogenannte weiße Flotte der Flugbereitschaft des Bundesministeriums der Verteidigung (BMVg), die für die Beförderung der deutschen Politikerinnen und Politiker verantwortlich ist, besteht aus insgesamt 20 Luftfahrzeugen, also Flugzeugen und Hubschraubern (www.t-online.de/nachrichten/panorama/id_100224522/baerbocks-flieger-hat-eine-panne-die-wichtigsten-fragen-und-antworten.html#mit-was-fuer-einem-flugzeug-war-annalena-baerbock-unterwegs). Für Langstreckenflüge von Persönlichkeiten soll die Flugbereitschaft derzeit zwei Airbus A350 und zwei A340, für die Mittelstrecke zudem kleinere Maschinen des Typs Airbus A319 und A321 und für kleinere Gruppen auch jeweils drei Global-5000- und Global-6000-Maschinen des Herstellers Bombardier sowie auch noch drei Hubschrauber vom Typ Cougar AS-532 im Einsatz haben (AFP vom 15. August 2023).

In der Öffentlichkeit wird immer wieder die Nutzung der Flugbereitschaft kritisiert, insbesondere unter Verweis auf die hohen Kosten im Vergleich zur Nutzung kommerzieller Anbieter, aber auch unter Verweis auf negative klimapolitische Auswirkungen. So bezifferte die Bundesregierung den CO₂-Ausstoß durch sogenannte Leerflüge (Bereitstellungsflüge ohne Passagiere, die lediglich der Bereitstellung eines in Köln stationierten Flugzeuges am Abflugort, meist Berlin, dienen bzw. dem Rücktransport nach Köln) für das erste Halbjahr 2021 auf insgesamt 1 087 Tonnen bei 133 Flügen (Antwort auf die Schriftliche Frage 93 auf Bundestagsdrucksache 19/32490). Vor Beginn der Corona-Pandemie und mutmaßlich auch nach deren Ende lagen diese Werte weit höher. So hatte es im Zeitraum vom 1. Januar 2018 bis 30. September 2020 insgesamt 1 266 Leerflüge gegeben (Antwort auf die Schriftliche Frage 135 auf Bundestagsdrucksache 19/24261). Für das Jahr 2022 wurde seitens des Bundesministe-

riums der Verteidigung mit rund 480 Leerflügen gerechnet (www.tagesschau.de/inland/innenpolitik/flugbereitschaft-bundesregierung-101.html).

Die Fragestellerinnen und Fragesteller bezweifeln nicht die Legitimität von Dienstreisen und den Stellenwert persönlicher Begegnungen von Gesprächspartnern auf nationaler und internationaler Ebene. Dennoch haben sie Zweifel daran, dass die in den Richtlinien für den Einsatz von Luftfahrzeugen der Flugbereitschaft vorgesehenen Voraussetzungen immer berücksichtigt wird. Dies gilt insbesondere für den Grundsatz, dass ein Flugzeug der Flugbereitschaft nur angefordert werden darf, „wenn der Zweck der Reise bei Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel oder von Kraftfahrzeugen nicht erreicht werden kann“, und die Prüfung, dass die für den Flug mit der Flugbereitschaft verursachten Kosten „in einem angemessenen Verhältnis zur Bedeutung und Dringlichkeit des Amtsgeschäfts und damit verbundenen Bundesinteressen stehen müssen.“

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele Luftfahrzeuge stehen aktuell der Flugbereitschaft des Bundesministeriums der Verteidigung (FlBschtBMVg) zur Verfügung (bitte nach Typ, Inbetriebnahme bzw. Außerdienststellung aufschlüsseln)?
2. Wie viele und welche der der FlBschtBMVg derzeit zur Verfügung stehenden Luftfahrzeuge
 - a) werden für Truppen-, Material- und Krankentransporte der Bundeswehr und
 - b) für Reisen von Persönlichkeiten wie Regierungsmitgliedern, dem Bundespräsidenten, Parlamentariern etc. eingesetzt?
3. Trifft es zu, dass bei den großen Airbus-Maschinen A350 und A340 die Luftwaffe selbst kleinere Wartungsarbeiten übernimmt, bei denen etwa über Nacht Fehler behoben werden und die regelmäßig vorgeschriebenen umfassenden Überholungen die Lufthansa Technik macht?
4. Von wem bzw. welchem Anbieter werden die der FlBschtBMVg derzeit zur Verfügung stehenden Luftfahrzeuge gewartet bzw. ggf. repariert (bitte entsprechend der Luftfahrzeuge angeben)?
5. Wie haben sich die Instandhaltungskosten je Luftfahrzeug der FlBschtBMVg in den letzten fünf Jahren entwickelt (bitte entsprechend der Jahre auflisten)?
6. Wie viele
 - a) Soldatinnen und Soldaten sowie
 - b) zivile Angestelltesind im Zusammenhang mit der FlBschtBMVg bezogen auf die für Reisen von Persönlichkeiten wie Regierungsmitgliedern, dem Bundespräsidenten, Parlamentariern etc. zur Verfügung stehenden sogenannten weißen Flotte tätig?
7. Wie hat sich die Anzahl der
 - a) Soldatinnen und Soldaten sowie
 - b) zivile Angestellte,

die im Zusammenhang mit der FlBschaftBMVg bezogen auf die für Reisen von Persönlichkeiten wie Regierungsmitgliedern, dem Bundespräsidenten, Parlamentariern etc. zur Verfügung stehenden sogenannten weißen Flotte tätig waren bzw. sind, seit 2003 entwickelt (bitte entsprechend der Jahre auflisten)?

8. Wie haben sich die Flugstunden der sogenannten weiße Flotte der FlBschaftBMVg nach Kenntnis der Bundesregierung seit 2003 entwickelt (bitte entsprechend der Luftfahrzeuge jährlich auflisten)?
9. Welche jährlichen Kosten hat die sogenannte weiße Flotte der FlBschaftBMVg (inklusive Wartung, Treibstoff etc.) seit 2003 verursacht (bitte entsprechend der Jahre angeben)?
10. Wie hoch ist der aktuelle Mindestbedarf an Stellfläche für die der FlBschaftBMVg derzeit zur Verfügung stehenden Luftfahrzeuge insgesamt (bitte in Quadratmetern angeben)?
11. Wie viel Quadratmeter Stellfläche steht dieser der FlBschaftBMVg derzeit zur Verfügung stehenden Luftfahrzeuge aktuell auf dem Flughafen Köln Wahn zur Verfügung?
12. Wie viel Quadratmeter Stellfläche würde den der FlBschaftBMVg derzeit zur Verfügung stehenden Luftfahrzeugen zukünftig auf dem Flughafen BER in Berlin
 - a) unter Einbeziehung der Fläche, die durch den Abriss des Generalsho-
tels generiert werden soll,
 - b) ohne Einbeziehung dieser in Frage 12a genannten Fläche, also unter
Erhalt des Generalshotels,zur Verfügung stehen?
13. Wie hoch ist der aktuelle Mindestbedarf an Stellfläche für die der sogenannten weißen Flotte zur Verfügung stehenden Luftfahrzeuge insgesamt (bitte in Quadratmetern angeben)?
14. Wie viele Flüge führte die FlBschaftBMVg im Regierungs- und Parla-
mentsflugbetrieb seit dem 6. Dezember 2021 durch (bitte unter Angabe
des Datums, des Nutzerkreises wie Bundesministerinnen und Bundes-
minister, Staatssekretärinnen und Staatssekretäre, Parlamentarische Staats-
sekretärinnen und Parlamentarische Staatssekretäre und Parlamentarierin-
nen und Parlamentarier, Flugstrecke sowie Leerflüge auflisten)?
15. In wie vielen Fällen wurden in den in Frage 14 angegebenen Flügen Ange-
hörige mitgenommen (vgl. www.merkur.de/politik/rechtsmaessigkeit-lambrecht-spd-sohn-hubschrauber-juristen-zweifel-91569612.html)?
16. Bei welchen der in Frage 14 angegebenen Flüge gab es technische Anoma-
litäten bzw. Pannen?
17. Wie viele Leerflüge der Flugbereitschaft hat es in den Jahren 2020, 2021,
2022 und 2023 jeweils gegeben, und wie viel CO₂ wurde dabei jährlich
verbraucht?
18. Durch welche Nutzer (im Sinne der Anforderungsberechtigten laut Num-
mer 2 der einschlägigen Richtlinien) wurden diese Leerflüge jeweils ver-
ursacht (bitte den Leerflügen im Sinne von Frage 1 zuordnen und bei Bun-
desministerien das jeweilige Ressort nennen)?

19. Wie viele Dienstreisen haben die jeweiligen Anforderungsberechtigten in den Jahren 2018, 2019, 2020, 2021, 2022 und 2023 jeweils mit der Flugbereitschaft durchgeführt, und wie viel CO₂ wurde dabei jährlich verbraucht (bitte den jeweiligen Anforderungsberechtigten zuordnen und bei Bundesministerien das jeweilige Ressort nennen)?
20. Wie gliedern sich diese Dienstreisen nach Kurz-, Mittel- und Langstreckenflügen sowie nach Inlandsflügen auf, und wie viel CO₂ wurde dabei jeweils verbraucht (bitte den jeweiligen Anforderungsberechtigten zuordnen und bei Bundesministerien das jeweilige Ressort nennen)?
21. Müssen die Antragsteller im Antrag auf Sonderflüge darlegen, inwiefern der Zweck der Reise bei Benutzung anderer Verkehrsmittel als der Flugbereitschaft nicht erreicht werden kann oder andere zwingende Amtsgeschäfte ohne die Nutzung der Flugbereitschaft nicht erledigt werden könnten, und müssen sie nachweisen, dass sie geprüft haben, dass die verursachten Kosten in einem angemessenem Verhältnis zur Bedeutung und Dringlichkeit des Amtsgeschäfts und den damit verbundenen Bundesinteressen stehen (wie es in Punkt 3.1 der einschlägigen Richtlinien als Voraussetzung einer Anforderung beschrieben wird), und wenn ja, welche Anforderungen an die Darlegung bzw. Glaubhaftmachung gibt es diesbezüglich, und wenn nein, erwägt die Bundesregierung, eine solche Nachweispflicht einzuführen, um überflüssige Flüge mit der Flugbereitschaft zu reduzieren?
22. Kann das Bundesministerium der Verteidigung als für die Entscheidung über die Anträge zuständige Behörde, sofern es Zweifel daran hat, dass die Nutzung der Flugbereitschaft für den Zweck der Reise erforderlich ist oder andere zwingende Amtsgeschäfte ohne die Nutzung der Flugbereitschaft nicht erledigt werden könnten, oder sofern es Zweifel daran hat, dass die verursachten Kosten in einem angemessenem Verhältnis zur Bedeutung und Dringlichkeit des Amtsgeschäfts und den damit verbundenen Bundesinteressen stehen, den Antragsteller auffordern, diese Angaben zu präzisieren, oder kann es den Antrag aus diesen Gründen ablehnen, und wenn ja,
 - a) wie häufig wurden in den Jahren seit 2018 Anträge auf Sonderflüge abgelehnt, weil der Nachweis der Notwendigkeit bzw. Verhältnismäßigkeit aus Sicht des BMVg nicht gegeben war, und
 - b) wie häufig wurden in den Jahren seit 2018 Anträge auf Sonderflüge zurückgezogen, nachdem das BMVg Zweifel am Vorliegen der Voraussetzungen geäußert hat(bitte jeweils zuordnen, welche Anforderungsberechtigten die Anträge eingereicht hatten, bei Bundesministerien das jeweilige Ressort angeben)?
23. Zählt unter den unter Punkt 3.1 der Richtlinie genannten Voraussetzungen der Anforderung der Flugbereitschaft als „Bundesinteresse“ auch der Klimaschutz, der zuvor der ersten Verzicht insbesondere auf Kurzstreckenflüge geboten, und wenn ja, welchem Stellenwert kommt ihm zu, und wenn nein, warum nicht?
24. Wie beurteilt die Bundesregierung die statistische Entwicklung der Leerflüge und der Dienstreisen mit der Flugbereitschaft, und welche Schlussfolgerungen zieht sie daraus?
25. Inwiefern haben die im Zuge der pandemiebedingten Reisebeschränkungen verstärkt genutzten Onlinegesprächsformate aus Sicht der Bundesregierung zu einer Neubewertung von Dienstreisen und damit auch der Nutzung der Flugbereitschaft geführt?

Inwiefern muss bei Anträgen auf Sonderflüge heute verstärkt dargelegt werden, dass der angestrebte Zweck der Reise nicht auch durch Onlineformate erreicht werden könnte, und wie schlägt sich ggf. dieser Grundsatz konkret in Anforderungszahlen und Prüfverfahren nieder?

26. Wie häufig sind seit 2018 zum gleichen Anlass (mit dem gleichen Reiseziel) mehrere Flugzeuge der Flugbereitschaft eingesetzt gewesen, und warum (bitte nach Anlässen bzw. Reisezielen, Anforderungsberechtigten und jeweiligen Ressorts aufschlüsseln)?
27. Beabsichtigt die Bundesregierung, insbesondere den Einsatz der Flugbereitschaft bei Inlandsflügen oder Kurzstrecken einer verstärkten Angemessenheitsprüfung zu unterziehen und diesbezüglich etwa die einschlägigen Richtlinien zu überarbeiten, um klimaschutzpolitischen Tendenzen gerecht zu werden, die das Fliegen insbesondere über kurze Distanzen heutzutage nicht mehr als angemessen erscheinen lassen, und wenn ja, was will sie konkret unternehmen, und wenn nein, warum nicht?
28. Wie viele sonstige Begleiter im Sinne von 6.3 der Richtlinien sind seit 2018 von der Flugbereitschaft transportiert worden, und welche Einnahmen sind dabei entstanden (bitte nach Anforderungsberechtigten und einzelnen Bundesressorts aufgliedern)?
29. Trifft es zu, dass vor jeder Nutzung der FlBschaftBMVg zunächst emissionsärmere Reisemöglichkeiten wie die Nutzung von Zugverbindungen oder Linienflügen geprüft werden (politik.watson.de/deutschland/nachhaltigkeit/930622600-aussenministerin-baerbock-laesst-vor-reisen-co2-emissionen-pruefen)?

Wenn ja, durch wen werden diese Möglichkeiten geprüft, und in wie vielen Fällen waren emissionsärmere Möglichkeiten gegeben, wurden jedoch nicht genutzt (bitte in absoluten Zahlen sowie prozentual aufschlüsseln und begründen)?

30. Wie viele FlBschaftBMVg und in welcher Höhe hat das Umweltbundesamt seit Regierungsbildung zum CO₂-Ausgleich für Flüge der FlBschaftBMVg Kompensationszahlungen getätigt, und wie viele davon entfielen auf welche Bundesministerien sowie nachgeordneten Behörden?
31. Welche Klimaschutzprojekte oder andere Organisationen erhielten diese Ausgleichszahlungen in jeweils welcher Höhe (bitte entsprechend auflisten)?
32. Sind nach Kenntnis der Bundesregierung aktuelle oder ehemalige Staatssekretärinnen und Staatssekretäre oder Trauzeuginnen und Trauzeugen vom Bundesminister für Wirtschaft und Klimaschutz, Dr. Robert Habeck, oder anderer Bundesministerinnen und Bundesministern an den in Frage 31 aufgelisteten Klimaschutzprojekten bzw. Organisationen beteiligt, und wenn ja, wer an welchen?
33. Hat die Bundesregierung Kenntnisse zum Stand des Transports des ehemaligen Regierungsfliegers „Theodor Heuss“ in den Serengeti-Park Hodenhagen und den anschließenden Umbau zu einem Restaurant (www.flugrevue.de/militaer/a310-der-flugbereitschaft-wird-restaurant-a310-der-flugbereitschaft-wird-restaurant/), und wenn ja, welche?
34. Welche der derzeit der sogenannten weißen Flotte der FlBschaftBMVg zur Verfügung stehenden Luftfahrzeuge haben Raketenabwehrschutzsysteme (bitte auflisten)?

35. Inwieweit trifft es zu, dass entsprechenden Luftfahrzeuge vom Typ Airbus A350 über keinerlei Schutzsystem vor Raketenangriffen verfügen und damit für den Flug in und über Krisengebiete nicht geeignet sind (apollo-news.net/milliarden-desaster-neue-deutsche-regierungsflieger-fuer-aufgabe-ungeeignet/)?
36. Trifft es nach Kenntnis der Bundesregierung zu, dass aktuell kein Raketenabwehrsystem für den A350 verfügbar wäre, sondern erst entwickelt werden müsste (apollo-news.net/milliarden-desaster-neue-deutsche-regierungsflieger-fuer-aufgabe-ungeeignet/)?
37. Inwieweit prüft die Bundesregierung, ob eine nachträgliche Beschaffung eines Raketenabwehrsystems bzw. ob ein Auftrag für die Entwicklung und anschließende Nachrüstung erfolgen soll (apollo-news.net/milliarden-desaster-neue-deutsche-regierungsflieger-fuer-aufgabe-ungeeignet/)?
38. Trifft es zu, dass die 2019 neu bestellten drei Luftfahrzeuge vom Typ Airbus A350 Kosten von 1,2 Mrd. Euro verursachen (apollo-news.net/milliarden-desaster-neue-deutsche-regierungsflieger-fuer-aufgabe-ungeeignet/), und wenn nein, in welcher Höhe sind durch den Kauf Kosten entstanden?

Berlin, den 24. August 2023

Amira Mohamed Ali, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion

