

**Antwort
der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU
– Drucksache 20/7871 –**

„Langsame Flugzieldarstellung“ – Teil 2**Vorbemerkung der Fragesteller**

Das Bundesministerium der Verteidigung plant, das Programm „Langsame Flugzieldarstellung“ (LsFZD) im Wettbewerb neu zu vergeben (https://ausschreibungen-deutschland.de/806643_Langsame_Flugzieldarstellung_fuer_die_Bundeswehr_2022_ff_2021_Koblenz). Nach Auskunft der Bundesregierung (Antwort auf die Schriftliche Frage 72 auf Bundestagsdrucksache 20/6608) soll die Vergabe ohne Vorlage einer 25-Millionen-Euro-Vorlage an den Deutschen Bundestag erfolgen. Nach Kenntnis der Fragesteller musste eine Neuvorgabe in der Vergangenheit mehrfach verschoben werden. Auch die Vergabekammer war bereits mit dem Programm befasst. Zum dargestellten Sachverhalt haben die Fragesteller die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 20/6837 gestellt. Hierauf hat die Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 20/7064 geantwortet. Bezugnehmend auf diese Antwort haben die Fragesteller weiteren Informations- und Beratungsbedarf.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Kleine Anfrage konnte aufgrund der Detailtiefe der Fragen innerhalb der für ihre Bearbeitung zur Verfügung stehenden Zeit nicht vollständig beantwortet werden. Die ausstehenden Antworten sind aktuell Gegenstand umfangreicher Recherchen und Abstimmungen unter Einbeziehung des nachgeordneten Bereiches und werden bis zum 20. Oktober 2023 nachgeliefert.

Die vorliegenden Fragen betreffen in Teilen eine zurzeit laufende Vergabe, Auswirkungen auf diese sind zu befürchten (insbesondere im Falle einer Veröffentlichung). Das betrifft beispielsweise die Offenlegung von Angaben des laufenden Vergabeverfahrens, insbesondere zu dem Bieterkreis sowie deren möglichen Angebotsinhalten. Verstöße gegen vergaberechtliche Vertraulichkeitsvorschriften (u. a. Grundsatz des Geheimwettbewerbs) sind unheilbar und dringend zu vermeiden.

Aus dem Grundsatz der Gewaltenteilung folgt ein Kernbereich exekutiver Eigenverantwortung, der einen auch parlamentarisch grundsätzlich nicht ausforchbaren Initiativ-, Beratungs- und Handlungsbereich einschließt. Dazu gehört die Willensbildung der Regierung selbst, sowohl hinsichtlich der Erörte-

rungen im Kabinett als auch bei der Vorbereitung von Kabinett- und Ressortentscheidungen, die sich vornehmlich in ressortübergreifenden und internen Abstimmungsprozessen vollzieht. Soweit die Fragen das laufende Vergabeverfahren betreffen und Rückschlüsse auf relevante Parameter im laufenden Vergabeverfahren zulassen, muss das parlamentarische Fragerecht hinter dem Schutz des Kernbereichs exekutiver Eigenverantwortung zurücktreten, weil der Willensbildungsprozess innerhalb der Bundesregierung insoweit noch nicht abgeschlossen ist.

Soweit die Fragen detailliert zum Teil über 40 Jahre zurückliegende Verwaltungsvorgänge betreffen, liegen der Bundesregierung jedenfalls teilweise wegen Zeitablaufs keine Erkenntnisse mehr vor.

1. Bezugnehmend auf die Antworten zu den Fragen 1 und 2 auf Bundestagsdrucksache 20/7064 – ist der Bundesregierung bekannt, dass die Firma QinetiQ die rechtliche Nachfolgerin der Firma E.I.S. Aircraft GmbH ist?

Die E.I.S Holding GmbH wurde am 20. Dezember 2018 in Qinetiq GmbH umbenannt (Amtsgericht Bonn, HRB 21374).

2. Bezugnehmend auf die Antworten zu den Fragen 1, 2, 14 und 15 auf Bundestagsdrucksache 20/7064 – hat die Bundesregierung in den angegebenen Dienstleistungsabschnitten dem Auftragnehmer der Dienstleistung den Bereitsteller der Luftfahrzeuge für die LsFZD und damit die Bereitstellung bestimmter Luftfahrzeugtypen zur Leistungserbringung der LsFZD vorgegeben, und wenn ja, um welchen Bereitsteller und welche Luftfahrzeugtypen handelte es sich dabei genau (bitte vollständig nach den in der Antwort zu Frage 1 auf Bundestagsdrucksache 20/7064 angegebenen Dienstleistungsabschnitten und Flugzeugtyp aufschlüsseln)?

Für den Zeitraum vom 1. Januar 2023 bis zum 30. Juni 2023 wurde keine Vorgabe gemacht. Für den Zeitraum vom 1. Juli 2022 bis zum 31. Dezember 2022 enthielt die Vorgabe die Bereitstellung von neun Luftfahrzeugen vom Typ PC-9/B sowie ein Luftfahrzeug vom Typ PC-12 vom vorgegebenen Unterauftragnehmer Parc Asset GmbH & Co. KG; weitere Luftfahrzeuge wurden nicht vorgegeben. Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung bezüglich des Bearbeitungsumfangs wird verwiesen.

- a) Sofern die Luftfahrzeugtypen in den in der Antwort zu Frage 1 auf Bundestagsdrucksache 20/7064 angegebenen Dienstleistungsabschnitten nicht im Eigentum des Auftragnehmers der LsFZD standen und lediglich von diesem von einem Eigentümer angemietet wurden, musste der Auftraggeber der LsFZD die Miete für die Luftfahrzeugtypen an das Konto des Eigentümers der Luftfahrzeuge oder an das des Auftragnehmers der LsFZD zahlen (bitte vollständig nach den in der Antwort zu Frage 1 auf Bundestagsdrucksache 20/7064 angegebenen Dienstleistungsabschnitten aufschlüsseln)?

Innerhalb der für die Bearbeitung der Kleinen Anfrage zur Verfügung stehenden Zeit konnte bislang lediglich ein Vertrag für den Zeitraum vom 1. Januar 2020 bis zum 30. Juni 2022 ermittelt werden. Danach waren die Mietkosten für die Luftfahrzeuge abweichend zu sonstigen Zahlungsbedingungen an die Parc Asset GmbH Co. KG zu zahlen.

- b) Handelt sich bei den in der Antwort zu Frage 1 auf Bundestagsdrucksache 20/7064 angegebenen Dienstleistungsabschnitten unter anderem um die Parc Asset GmbH als Eigentümerin der Luftfahrzeuge, und wenn ja, in welchen Zeiträumen war sie im Eigentum der Luftfahrzeuge (bitte nach Eigentumszeitraum und Luftfahrzeug aufschlüsseln)?
- c) War oder ist der Eigentümer der Luftfahrzeuge durch den Auftraggeber in den angegebenen Dienstleistungsabschnitten zwingend vorgegeben gewesen oder vorgegeben?
- d) Um welchen Eigentümer handelte oder handelt es sich dabei jeweils im Zeitverlauf seit Beginn der Dienstleistungen (bitte jede Änderung für jedes Flugzeug anzeigen)?

Die Fragen 2b bis 2d werden zusammen beantwortet

Auf die Antwort zu Frage 2 und auf die Vorbemerkung der Bundesregierung zum Bearbeitungsumfang wird verwiesen.

- e) Sofern der Eigentümer der Luftfahrzeugtypen in den in der Antwort zu Frage 1 auf Bundestagsdrucksache 20/7064 angegebenen Dienstleistungsabschnitten und der Auftragnehmer für die Erbringung der LsFZD in den in der Antwort zu Frage 1 auf Bundestagsdrucksache 20/7064 angegebenen Dienstleistungsabschnitten verschiedene juristische Personen sind, welche vertraglichen Verpflichtungen ging der Auftragnehmer nach Kenntnis der Bundesregierung gegenüber dem Eigentümer ein?

Der Auftragnehmer hatte sich die Nutzungsmöglichkeit der Luftfahrzeuge zu sichern.

- f) Musste die Verfügbarkeit möglicher seitens des Auftraggebers vorgegebener Luftfahrzeugtypen durch die Auftragnehmerin vor Vertragschluss mit dem Auftraggeber nachgewiesen werden (bitte vollständig nach den in der Antwort zu Frage 1 auf Bundestagsdrucksache 20/7064 angegebenen Dienstleistungsabschnitten aufschlüsseln)?

Für den Zeitraum vom 1. Juli 2022 bis zum 31. Dezember 2022 wurde in den Vergabeunterlagen ein derartiger Nachweis nicht gefordert. Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung zum Bearbeitungsaufwand wird verwiesen.

3. Bezugnehmend auf die Antwort zu Frage 2 auf Bundestagsdrucksache 20/7064 und basierend auf den Antworten zu den Fragen 1 und 2 der vorliegenden Kleinen Anfrage – wurden seit 1997 im Zeitverlauf neun Luftfahrzeuge vom Typ PC9/b und drei PC12 eingesetzt, und wurden dabei ein oder mehrere Luftfahrzeuge im Zeitverlauf ersetzt, und wenn ja, warum (bitte von jedem Luftfahrzeug, Registrierung und Baujahr sowie In- und Außerdienststellung aufführen)?
4. Auf welche durchschnittliche Lebensdauer von Flugstunden Zellenzeit und Anzahl Landungen ist jeweils die Nutzung der in Frage 3 aufgeführten Flugzeuge nach Kenntnis der Bundesregierung begrenzt, und auf welche durchschnittliche Lebensdauer von Flugstunden sind die Triebwerke der in Frage 3 aufgeführten Flugzeuge nach Kenntnis der Bundesregierung jeweils begrenzt (bitte für jedes genutzte Flugzeug aufführen)?
6. Welche Restlebensdauer ergibt sich daraus für die in Frage 3 aufgeführten Flugzeuge jeweils (bitte für jedes Luftfahrzeug die aktuelle verbleibende Zellen- und Triebwerkszeit sowie die verbleibenden Landungen aufführen)?

9. Bezugnehmend auf die Antworten zu den Fragen 5 und 12 auf Bundestagsdrucksache 20/7064 – gab es für das im Jahr 2022 aufgehobene Vergabeverfahren Pläne der Bundesregierung, eine Lebensdauerverlängerung von Luftfahrzeugen für die LsFZD während der Vertragslaufzeit separat zu beauftragen und umzusetzen?
51. Bezugnehmend auf die Antwort zu Frage 30 auf Bundestagsdrucksache 20/7064 – hat der Bund die Kosten für die Nachbeschaffungen inklusive der Luftfahrzeuge sowie anderweitige Kosten, wie etwa Zulassung, gegenüber dem Eigentümer der für die Erbringung der LsFZD eingesetzten Luftfahrzeuge übernommen?
52. Ist am 22. November 1999 ein Luftfahrzeug des Typs PC9/b mit der Registrierung D-FIMT abgestürzt?
53. Hat sich der Bund an der Nachbeschaffung der am 27. September 2012 abgestürzten PC9/b mit der Registrierung D-FDMT(https://www.welt.de/newsticker/dpa_nt/regioline_nt/hamburgschleswigholstein_nt/article109512526/Zwei-Tote-bei-Flugzeugabsturz-Maschine-aus-Kiel-flog-fuer-Bundeswehr.html) in den Jahren 2017 und 2018 an einer Ersatzbeschaffung in Gestalt des Luftfahrzeugs PC-12 mit der Registrierung D-FMMT direkt oder indirekt in Form zweier Mietsonderzahlungen in Höhe von je 2,8 Mio. Euro beteiligt?
54. Welche weiteren Kosten fielen im Rahmen der Nachbeschaffung an (etwa Integrationskosten, Modifikationen, Bodendienstgerät, Training für Fliegendes bzw. Bodenpersonal o. Ä.)?
60. Bezugnehmend auf die Antwort zu Frage 32 auf Bundestagsdrucksache 20/7064 – werden alle Ausfallgründe gesondert in einem MeldeSystem für die Flugzieldarstellung erfasst und ausgewertet, und wenn ja, wie erklärt sich die Bundesregierung diese im Widerspruch zur ursprünglichen Antwort stehende Bestätigung?
62. Bezugnehmend auf die Antworten zu den Fragen 2 und 34 auf Bundestagsdrucksache 20/7064 – sind die von der Bundesregierung für die Leistungserbringungen im Rahmen der LsFZD genannten und vom Auftragnehmer eingesetzten Luftfahrzeuge des Typs PC9b und des Typs PC12 für Flüge in Gebieten mit bekannter Vereisungsgefahr beziehungsweise Vereisungsbedingungen zugelassen (bitte unter Nennung der entsprechenden Gerätekennblätter einzeln auflisten)?
65. Wurde das Personal auf als korruptionsgefährdet ausgewiesenen Dienstposten im BAAINBw, die im Zusammenhang mit den Programmen der LsFZD stehen, gemäß der bestehenden Regularien regelmäßig ausgetauscht?
 - a) Wenn ja, auf welchen Dienstposten (bitte Dienstposten einzeln auf- listen und die entsprechenden Stehzeiten auf dem Dienstposten seit 1997 ausweisen)?
 - b) Wenn nein, warum nicht?

66. Wurden Dienstposten im BAAINBw, die im Zusammenhang mit den Programmen der LsFZD stehen, im Rahmen der Korruptionsprävention hinsichtlich einer Korruptionsgefährdung geprüft, und wenn ja, mit welchem Ergebnis (bitte nach betroffene Dienstposten und Prüfungsergebnis auflisten)?

Die Fragen 3, 4, 6, 9, 51, 52, 53, 54, 60, 62, 65 bis 66 werden zusammen beantwortet.

Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung zum Bearbeitungsaufwand wird verwiesen.

5. Wie viele Flugstunden leisten die in Frage 3 aufgeführten Flugzeuge jeweils jährlich, und wie viele Landungen werden dabei durchgeführt (bitte für jedes genutzte Flugzeug aufführen)?

Die PC-9 leisten ca. 2 700 Flugstunden pro Jahr, die PC-12 ca. 1 300 Flugstunden pro Jahr.

Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung zum Bearbeitungsaufwand wird verwiesen.

7. Bezugnehmend auf die Antwort zu Frage 4 auf Bundestagsdrucksache 20/7064 – sieht die Bundesregierung für die Folgebeauftragung für die LsFZD eine über den angegebenen Leistungszeitraum von Juli 2023 bis Dezember 2033 hinausgehende Verlängerungsoption vor, und wenn ja, um welchen Zeitraum handelt es sich dabei, und welcher potenzielle Gesamtbeauftragungszeitraum ergibt sich dadurch?

Die Auftragsbekanntmachung sieht eine Verlängerungsoption um zwei Jahre vor. Falls die Option in Anspruch genommen würde, ergäbe sich daraus lt. Auftragsbekanntmachung ein Gesamtzeitraum von 12,5 Jahren.

8. Bezugnehmend auf die Antwort zu Frage 12 auf Bundestagsdrucksache 20/7064 – welche Vertragslaufzeit war im Rahmen des im Jahr 2022 aufgehobenen Vergabeverfahrens für die Folgebeauftragung der LsFZD zunächst vorgesehen?

Laut Auftragsbekanntmachung betrug die Vertragslaufzeit 3,5 Jahre.

- a) Hat die Bundesregierung eine Studie beauftragt, um die Kosten für eine Lebensdauerverlängerung zu ermitteln?

Im Jahr 2019 wurde eine entsprechende Studie beauftragt.

- b) Wer hat gegebenenfalls die Studie angefertigt (bitte alle beteiligten Unternehmen aufführen)?

Auftragnehmer der Studie ist die Pilatus Flugzeugwerke AG mit Sitz in der Schweiz.

- c) Wer hat gegebenenfalls die Kosten für die Studie übernommen?

Der Auftraggeber hat die Kosten der Studie getragen.

- d) Was hat gegebenenfalls die Studie gekostet?

Die Studie hat einen Auftragswert von 579 398 CHF.

- e) Welche Kosten weist eine mögliche Studie für eine mögliche Lebensdauerverlängerung von Luftfahrzeugen für die LsFZD aus (bitte nach Maßnahmen aufschlüsseln)?
- g) Hätte gegebenenfalls der Auftraggeber, der Auftragnehmer oder der Eigentümer der Luftfahrzeuge für die LsFZD die Kosten für eine mögliche Lebensdauerverlängerung übernehmen müssen, und wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 8e und 8g werden gemeinsam beantwortet.

Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung zum Bearbeitungsaufwand wird verwiesen.

- f) Wer hat oder hatte gegebenenfalls Zugang zu den Ergebnissen der Studie?

Dazu sind keine Angaben möglich; laut Vertrag mit dem Urheber der Studie wurden dem Bund keine ausschließlichen Nutzungsrechte übertragen.

10. Wie häufig wurden jeweils zu welchem Zeitpunkt Vergabeunterlagen im neuen Vergabeverfahren geändert, und aus welchem Grund (bitte für jede Änderung einzeln auflisten)?
11. Wie häufig wurden jeweils zu welchem Zeitpunkt Angebotsfristen im neuen Vergabeverfahren verschoben, und aus welchem Grund (bitte für jede Änderung einzeln auflisten)?
12. Wer müsste gegebenenfalls im neuen Vergabeverfahren die Kosten für eine mögliche Lebensdauerverlängerung von Luftfahrzeugen für die LsFZD übernehmen?

Die Fragen 10 bis 12 werden zusammen beantwortet.

Es handelt sich um ein laufendes Vergabeverfahren. Vergabeverfahren nach der Vergabeverordnung für die Bereiche Verteidigung und Sicherheit sind in der Angebotsphase nicht öffentlich. Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung zum Kernbereich exekutiver Eigenverantwortung wird verwiesen.

13. Bezugnehmend auf die Antwort zu Frage 6 auf Bundestagsdrucksache 20/7064 – wie hoch war der Bedarf an Flugstunden pro Jahr je Flugzeug für die LsFZD seit Beginn der Dienstleistung der LsFZD (bitte für jedes Jahr einzeln auflisten)?
14. Hat es im Laufe der Zeit seit Beginn der Dienstleistungserbringungen Veränderungen im Bedarf an Flugstunden pro Jahr für die LsFZD gegeben?

Die Fragen 13 und 14 werden gemeinsam beantwortet.

Die den Vergabeverfahren zugrunde gelegte Menge wurde

- im Jahr 2020 mit 2 500 Flugstunden pro Jahr insgesamt,
- im Jahr 2021 zunächst mit 1 650 Flugstunden pro Jahr insgesamt und später mit 4 600 Flugstunden pro Jahr insgesamt und

- in den Jahren 2022 und 2023 mit 4 300 Flugstunden pro Jahr insgesamt angegeben.

Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung zum Bearbeitungsumfang wird verwiesen.

15. Bezugnehmend auf die Antworten zu den Fragen 1 und 18 auf Bundestagsdrucksache 20/7064 – ist der Bundesregierung bekannt, dass die QinetiQ GmbH ihre PC-9-Flotte um neun Flugzeuge dieses Luftfahrzeugtyps für die Flugziel darstellung für das Training für die Bundeswehr vergrößert hat (<https://aerobuzz.de/militar/die-qinetiq-gmbh-hat-ihre-pc-9-flotte-deutlich-vergroessert/>)?

Der Zukauf von Luftfahrzeugen durch die QinetiQ GmbH zum Zweck Zieldarstellung und das Training für die Bundeswehr und internationale Kunden ist der Bundesregierung durch entsprechende Pressemeldungen bekannt.

- Hat womöglich der bisherige Auftragnehmer der LsFZD QinetiQ GmbH die neun Flugzeuge nach Kenntnis der Bundesregierung von der Parc Asset GmbH erworben, und entstehen der QinetiQ GmbH im Vergabeverfahren zur Folgebeauftragung der LsFZD womöglich Wettbewerbsvorteile dadurch, in welcher Form?
- Ist der Bundesregierung bekannt, was der Verwendungszweck der von QinetiQ GmbH erworbenen Flugzeuge vor dem Erwerb durch die QinetiQ GmbH war (bitte nach geeigneten Jahresabschnitten auflisten)?
- Hat die Bundesregierung direkte oder indirekte Investitionen in die von der QinetiQ GmbH erworbenen Flugzeuge im Zusammenhang mit deren vorherigem Verwendungszweck getätigt, und wenn ja, hat sie im Zusammenhang mit dem Kauf gegebenenfalls Rückerstattungen für diese von ihr getätigten Investitionen geltend gemacht und erhalten?
- Hat die Bundesregierung Ausrüstungsgegenstände für die von der QinetiQ GmbH erworbenen Flugzeuge im Zusammenhang mit deren vorherigem Verwendungszweck bereitgestellt, und wenn ja, hat sie sie im Zusammenhang mit dem Kauf vor dem Eigentümerwechsel zurück gefordert?
- Hat die Bundesregierung Ausrüstungsgegenstände für die von der QinetiQ GmbH erworbenen Flugzeuge im Zusammenhang mit deren vorherigem Verwendungszweck bereitgestellt, und wenn ja, hat sie sie im Zusammenhang mit dem Kauf zurück gefordert?
- Erlöschen mit dem oben angeführten Eigentümerwechsel hin zu QinetiQ gegebenenfalls die angestammten Rechte und die Besitzstand wahrung beziehungsweise „Grandfather-Rights“ und damit auch die Verkehrs zulassung der für die Erbringung der LsFZD verwendeten Luftfahrzeuge, und würden die Luftfahrzeuge damit noch im Rahmen der Musterzulassung betrieben?
- Hat die Bundesregierung Urheber- und bzw. oder Nutzungsrechte an den von der QinetiQ GmbH genutzten Modifikationen, und wenn ja, hat sie sie im Zusammenhang mit dem Kauf hierfür Kompensation erhalten oder gefordert?

Die Fragen 15a, 15b, 15e bis 15g und 15l und 15m werden gemeinsam beantwortet.

Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung zum Bearbeitungsaufwand wird verwiesen.

- c) Wenn Wettbewerbsvorteile entstanden sind, wurde QinetiQ GmbH vom Vergabeverfahren für die Folgebeauftragung ausgeschlossen?

Auf die Antwort zu Frage 10 wird verwiesen.

Die Bundesregierung äußert sich nicht zu hypothetischen Fragen.

- d) Musste die Bundesregierung diesem Erwerb der Flugzeuge durch die QinetiQ GmbH zustimmen, und wenn ja, hat sie das getan?

Auf die Antwort zu Frage 10 wird verwiesen.

- h) Trug der Bund im Zusammenhang mit dem vorherigen Verwendungszweck der durch die QinetiQ GmbH erworbenen Flugzeuge Verantwortung für ITAR (International Traffic in Arms Regulation)-Material bis zum Zeitpunkt des Kaufs der Flugzeuge durch die QinetiQ GmbH?

Grundsätzlich gilt, sofern der Auftraggeber einem Auftragnehmer ITAR-kontrolliertes Material überlässt, werden die ITAR-Vorgaben der US-Regierung beachtet. Dies gilt auch für die Flugzieldarstellung.

Auf die Antwort zu Frage 15a wird verwiesen.

- i) Wenn ja, wurde das ITAR-eingestufte Material im Zuge des Kaufgeschäfts an den Auftraggeber zurückgegeben beziehungsweise der geänderte Endverbleib entsprechend von der US-amerikanischen Seite genehmigt?

Auf die Antwort zu Frage 15h wird verwiesen.

- j) Besitzen oder besaßen die für die Erbringung der LsFZD verwendeten Luftfahrzeuge zur Erbringung der LsFZD Modifikationen, und wenn ja, welche?

Luftfahrzeuge mussten und müssen zur Nutzung in der LsFZD teilweise modifiziert werden. Es sind ebensolche Modifikationen notwendig, um den Anforderungen aus der zugrundeliegenden Leistungsbeschreibung zu genügen. Hinsichtlich Art und Umfang der Modifikationen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

- k) Besitzen diese Modifikationen nach Kenntnis der Bundesregierung eine zivile EASA/LBA (Europäische Agentur für Flugsicherheit/Luftfahrt-Bundesamt)-Zulassung, oder ist deren Nutzung ausschließlich im Rahmen der Luftaufsicht des Militärs im Rahmen der angestammten Rechte und Besitzstandswahrung beziehungsweise „Grandfather-Rights“ möglich?

Die Zulassung der Modifikationen obliegt dem Luftfahrt-Bundesamt.

16. Bezugnehmend auf die Antwort zu Frage 19 auf Bundestagsdrucksache 20/7064 – unterhält der aktuelle Betreiber eine freistehende Part-SPO (Specialised Operations) gemäß Durchführungsverordnung (EU) Nummer 965/2012 ANNEX VIII im Sinne der AMC 1 SPO.GEN.005 mit der entsprechenden Managementorganisation?
 - a) Welchen Status gemäß ANNEX I der Durchführungsverordnung (EU) Nummer 965/2012 haben die Luftfahrzeuge des Betreibers?
 - c) Hat das Luftfahrt-Bundesamt nach Kenntnis der Bundesregierung eine Genehmigung erteilt oder lediglich eine Eingangsbestätigung der Deklaration erteilt?

Die Fragen 16, 16a und 16c werden gemeinsam beantwortet.

Der Betreiber verfügt über die gesetzlich vorgeschriebenen luftrechtlichen Erlaubnisse. Das wurde geprüft und wird laufend auditiert.

- b) Erfüllen die Luftfahrzeuge damit die entsprechenden Vorgaben, um im Rahmen der LsFZD eingesetzt werden zu können?

Auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 19 auf Bundestagsdrucksache 20/7064 wird verwiesen.

17. Bezugnehmend auf die Antwort zu Frage 12b auf Bundestagsdrucksache 20/7064 – warum hat das antragstellende Unternehmen kein Angebot für die wettbewerbliche Vergabe für das zweite Halbjahr gestellt?

Über die möglichen Motive von Wirtschaftsteilnehmenden können keine Aussagen getroffen werden.

18. Bezugnehmend auf die Antwort zu Frage 12 auf Bundestagsdrucksache 20/7064 – wem wurde von der Vergabekammer das Verschulden für die von der Bundesregierung in ihren Teilarbeiten zu den Fragen 12a und 12b dargelegten Sachverhalten gegeben?

Die beiden angesprochenen Beschlüsse der Vergabekammer weisen kein Verschulden oder Schuld zu.

19. Bezugnehmend auf die Antwort zu Frage 12b auf Bundestagsdrucksache 20/7064 – wie viel Vorlaufzeit hatten Bieter nach der Entscheidung der Vergabekammer, dass für das zweite Halbjahr des einjährigen Interimsvertrags ein wettbewerbliches Vergabeverfahren durchzuführen ist, am Verfahren teilzunehmen und ein Angebot abzugeben?

Der Beschluss der Vergabekammer vom 19. September 2022 erging auf die mündliche Verhandlung vom 9. September 2022 (Az. VK 2 – 80/22). Die Angebotsaufforderung vom 10. Oktober 2022 sah eine Angebotsfrist bis zum 26. Oktober 2022 vor.

20. Bezugnehmend auf die Antworten zu den Fragen 12 und 13 auf Bundesdrucksache 20/7064 – ist die Bundesregierung gegenüber dem Antragsteller des Nachprüfungsantrags schadensersatzpflichtig geworden?
 - a) Wenn ja, in Höhe welcher Summe ist dem Antragsteller des Nachprüfungsantrags ein Anspruch auf Schadensersatz entstanden?
 - b) Wenn ja, müssen dem Antragsteller des Nachprüfungsantrag im Zusammenhang mit dem aufgehobenen Vergabeverfahren entstandene Kosten durch die Bundesregierung erstattet werden?
 - c) Wenn ja, wurden seitens des Antragstellers die Nachweise über die entstandenen Kosten erbracht?
 - d) Wenn ja, hat die Bundesregierung dem Antragsteller des Nachprüfungsantrags mögliche Ansprüche bereits erfüllt?

Die Fragen 20 bis 20d werden zusammen beantwortet.

Die Bieter können im Falle der rechtswidrigen Aufhebung eines Vergabeverfahrens dem Grunde nach Schadensersatz beanspruchen. Diesen Anspruch müssen die Bieter der Höhe nach nachweisen. Dieser Nachweis wurde bislang nicht erbracht.

21. Mussten von August 2021 bis etwa Mitte Mai 2023 Auftragnehmer für das Betreiben der vom Auftrag vorgesehenen Luftfahrzeuge gültige Erlaubnisse und Genehmigungen gemäß den Vorgaben für die Zivilluftfahrt (z. B. in der Europäischen Union (EU): Luftverkehrsbetreiberzeugnis/Air Operator Certificate (AOC) sowie zusätzlich eine Special Operation (SPO), NCO/NCC (Nichtgewerblicher Flugbetrieb) oder nationale Erlaubnis durch das Luftfahrtbundesamt oder vergleichbare Dokumente von einer von der EASA durch bilaterale Vereinbarung anerkannten Behörde) vorhalten?
24. Müssen diese Standards durch den Auftragnehmer zertifiziert nachgewiesen werden können?

Die Fragen 21 und 24 werden gemeinsam beantwortet.

Auf die Antwort zu den Fragen 16, 16a und 16c wird verwiesen.

22. Hatten Behörden das Vorhalten eines Luftverkehrsunternehmerzeugnis/AOC durch den Auftragnehmer wegen zuvor erfolgter Flugunfälle empfohlen, und wenn ja, welche Flugunfälle war das?

Eine solche Empfehlung ist der Bundesregierung nicht bekannt.

23. Ergab sich etwa Mitte Mai diesen Jahres im neuen Vergabeverfahren bei den Forderungen zu luftfahrtrechtlichen Genehmigungen dahingehend eine Veränderung, dass der Auftragnehmer nur noch die betrieblichen Vorgaben und Anforderungen für seine Organisation gemäß den gültigen EU-Verordnungen zur Durchführung von Part-SPO-Leistungen erfüllen oder eine gleichgeartete Bestätigung über die Einhaltung der vergleichbaren Standards durch eine andere durch die EASA bilateral anerkannte zivile oder militärische Luftfahrtbehörde vorlegen und diese Vorgaben über den gesamten Zeitraum der Leistungserbringung aufrechterhalten kann?

25. Entfiel die Forderung eines Luftverkehrsberbeiterzeugnis/AOC im neuen Vergabeverfahren in der aktuellen Fassung der Wettbewerbsunterlagen in der ersten Jahreshälfte 2023 ersetzt?

Die Fragen 23 und 25 werden gemeinsam beantwortet.

Einzelheiten zu einem laufenden Vergabeverfahren dürfen nicht veröffentlicht werden. Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung zum Kernbereich exekutiver Eigenverantwortung wird verwiesen.

26. Bezugnehmend auf die Antwort zu Frage 21 auf Bundestagsdrucksache 20/7064 – wie erklärt sich die Bundesregierung ihre nach Ansicht der Fragesteller fachlich falsche Antwort, wonach die von der Bundesregierung zitierte Verordnung (EU) Nummer 996/2010 gemäß Artikel 3, Absatz gerade nicht für Sicherheitsuntersuchungen von Unfällen und schweren Störungen mit Luftfahrzeugen, die einer militär-, zoll- oder polizeidienstlichen Verwendung oder ähnlichen Zwecken dienen?

Die Bundesregierung nimmt die Bewertung der Fragesteller zur Kenntnis, macht sich selbige jedoch nicht zu eigen. Im Übrigen wird auf die Schlussbemerkung des Untersuchungsberichts der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung vom 13. August 2015 (Az. 3X146-12) Bezug genommen.

27. Bezugnehmend auf die Antwort zu Frage 21 auf Bundestagsdrucksache 20/7064 – kann die Bundesregierung nicht nur davon ausgehen, dass alle erforderlichen empfohlenen Maßnahmen durch das Luftfahrt-Bundesamt umgesetzt worden sind, sondern kann sie bestätigen, dass die von der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) empfohlenen Maßnahmen durch das in der Dienst- und Fachaufsicht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr stehende Luftfahrt-Bundesamt die Maßnahmen umgesetzt hat?

Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung wird verwiesen.

28. Bezugnehmend auf die Antwort zu Frage 21 auf Bundestagsdrucksache 20/7064 – kann die Bundesregierung bestätigen, dass der Auftraggeber und der Auftragnehmer der Dienstleistungserbringung der LsFZD die von der BFU empfohlenen Maßnahmen zur Erhöhung der Flugsicherheit umgesetzt hat?

Die von der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung empfohlenen Maßnahmen wurden auftraggeberseitig umgesetzt. Zur auftragnehmerseitigen Umsetzung liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

29. Bezugnehmend auf die Antworten zu den Fragen 1, 12 und 22 auf Bundestagsdrucksache 20/7064 – ist ein „Air Operator Certificate“ Teil der veröffentlichten und Teil der tatsächlichen Leistungsbeschreibung der Beauftragung der LsFZD vom 1. Januar 2023 bis zum 30. Juni 2023?
30. Bezugnehmend auf die Antworten zu den Fragen 1, 12 und 22 auf Bundestagsdrucksache 20/7064 – war ein „Air Operator Certificate“ Teil der veröffentlichten Leistungsbeschreibung der Beauftragung der LsFZD vom 8. Juli 2022 bis zum 31. Dezember 2022?

31. Bezugnehmend auf die Antworten zu den Fragen 1, 12 und 22 auf Bundestagsdrucksache 20/7064 – war ein „Air Operator Certificate“ Teil der tatsächlichen Leistungsbeschreibung der Beauftragung der LsFZD vom 8. Juli 2022 bis zum 31. Dezember 2022?
32. Bezugnehmend auf die Antworten zu den Fragen 1, 12 und 22 auf Bundestagsdrucksache 20/7064 – war ein „Air Operator Certificate“ Teil der veröffentlichten und Teil der tatsächlichen Leistungsbeschreibung des aufgehobenen Vergabeverfahrens für die Beauftragung der LsFZD vom 1. Februar 2022 bis zum 31. Dezember 2025?
33. Bezugnehmend auf die Antworten zu den Fragen 1, 12 und 22 auf Bundestagsdrucksache 20/7064 – war ein „Air Operator Certificate“ Teil der Leistungsbeschreibung für die Beauftragung der LsFZD im angegebenen Zeitraum von 2020 bis zum 30. Juni 2022?

Die Fragen 29 bis 33 werden zusammen beantwortet.

Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung zum Bearbeitungsumfang wird verwiesen.

34. Bezugnehmend auf die Antwort zu Frage 23 auf Bundestagsdrucksache 20/7064 – ist die aktuelle britische Auftragnehmerin QinetiQ aufgrund des Umstandes, dass sie als Nicht-EU-Auftragnehmerin mehr als 50 Prozent ihrer Umsätze in der Unternehmensgruppe außerhalb der EU erwirtschaftet (<https://www.qinetiq.com/-/media/fbc69c702f694dee9db277476075038b.ashx>, S. 20), überhaupt in der Lage ein benötigtes Luftverkehrsunternehmen „Air Operator Certificate“ im EASA-Raum zu erwerben?

Der derzeitige Auftragnehmer der LsFZD ist ein inländisches Unternehmen. Die Bundesregierung äußert sich nicht zu hypothetischen Fragen.

35. Bezugnehmend auf die Antwort zu Frage 24 auf Bundestagsdrucksache 20/7064 – welche Aufgabe und welche Zuständigkeiten hat das Luftfahrt-Bundesamt speziell für den Flugbetrieb nach militärischen Regeln (Operational Air Traffic) und insbesondere im Programm „Langsame Flugzieldarstellung“?

Auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 24 auf Bundestagsdrucksache 20/7064 wird verwiesen.

Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung wird verwiesen.

36. Ist das Luftfahrt-Bundesamt die aufsichtführende Behörde im Auftrag der EASA, und ist durch das Luftfahrt-Bundesamt eine Einfluggenehmigung zu erhalten, sofern die Luftfahrzeuge nicht in der EASA registriert sind, und obliegt es dem Luftfahrtamt der Bundeswehr, diese Einfluglaubnis zu negieren, sofern es sich um einen Einsatz für die LsFZD handelt?

Auf die Antwort zu Frage 35 wird verwiesen.

Die Bundesregierung äußert sich nicht zu hypothetischen Fragen.

37. Bezugnehmend auf die Antwort zu Frage 25 auf Bundestagsdrucksache 20/7064 – erteilt das Luftfahrtamt der Bundeswehr die Erlaubnis zur Teilnahme am militärischen Flugverkehr gemäß den flugbetrieblichen Bestimmungen des als Bestandteil des Vertrags?

Das Luftfahrtamt der Bundeswehr (LufABw) ist grundsätzlich zuständig, die erforderliche militärische Erlaubnis für Flugbetrieb mit militärischem Verwendungszweck, auch durch zivile Dienstleister, zu erteilen.

38. Ist durch das Luftfahrtamt der Bundeswehr eine Einfluggenehmigung im Rahmen der Erbringung der LsFZD zu erhalten, sofern die Luftfahrzeuge nicht in der EASA registriert sind?

Das LufABw ist grundsätzlich zuständig, eine Einflugerlaubnis für den Flugbetrieb mit militärischem Verwendungszweck, auch durch zivile Dienstleister, zu erteilen.

39. Bezugnehmend auf die Antwort zu Frage 26 auf Bundestagsdrucksache 20/7064 – werden die Bedarfe der Truppe an der LsFZD über das Luftwaffen-Truppenkommando repräsentativ für alle Bedarfsträger gesammelt und definiert?

Nein. Der Bedarfsträger der LsFZD, stellvertretend für alle Teilstreitkräfte, ist das Territoriale Führungskommando der Bundeswehr.

40. Ist der Koordinator Flugziel darstellung für die Definition der Anforderungen an die LsFZD zuständig?
41. Ist der Koordinator Flugziel darstellung, der, wie in der Vorbemerkung der Bundesregierung in ihrer Antwort auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 20/7064 vermerkt ist, dem Territorialen Führungskommando der Bundeswehr zugeordnet ist, für die gesamte fachliche Steuerung, Überwachung und Koordination der LsFZD verantwortlich?
43. Werden die Forderungen der Bedarfsträger in einer Art Ergebnisvermerk analog der sogenannten Funktionalen Fähigkeitsforderungen für gewöhnlich erfasst?

Die Fragen 40, 41 und 43 werden gemeinsam beantwortet.

Die Definition der Anforderungen in inhaltlicher Hinsicht erfolgt im Prozess der Bundeswehr für die Festlegung von fachlichen Anforderungen an Beschaffungsvorgänge (sog. Customer-Product-Management-Prozess). Hieran sind eine Vielzahl von Stellen der Bundeswehr beteiligt.

42. Beauftragt das Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr (BAAINBw) auf Basis der Forderungen der Bedarfsträger die für die LsFZD erforderlichen Leistungen von externen Dienstleistern?

Um die Bundeswehr mit leistungsfähigem und sicherem Gerät auszustatten, werden von zivilen Dienststellen der Bundeswehrverwaltung Aufträge an Industrie, Handel und Gewerbe vergeben. Im Entscheidungsprozess müssen alle Beteiligten zahlreiche vergaberechtliche Vorschriften beachten.

Bei der Bedarfsermittlung und -deckung ist darüber hinaus auch die bundeswehreigene Verfahrensvorschrift „Customer Product Management“ von Bedeutung.

Auf der Basis dieser Grundlagen ist das Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr eine der zentralen Beschaffungsstellen der Bundeswehr.

Im BAAINBw werden unter anderem Studien-, Forschungs- und Entwicklungsaufträge sowie der Erst- und Folgebedarf an Verteidigungs- und Versorgungsgütern (Kraftfahrzeuge, Luftwaffen- und Marineausstattung, Fernmeldegerät, Informationstechnik, Waffen, Munition, Flugkörper, Betriebsstoffe, Verpflegung etc.) einschließlich der Instandsetzungsleistungen für die Teilstreitkräfte vergeben.

Auf die Antwort zu Frage 40 wird verwiesen.

44. Wurden die Forderungen an die LsFZD im Verfahren B/L2AB/NA066/NA022 (<https://www.j360.info/en/tenders/32058813-langsame-flugzielدارstellung-bl2abna066na022/>) oder B/L2AB/NA101/NA022 (https://ausschreibungen-deutschland.de/1011674_Langsame_Flugzielدارstellung_01012023_bis_30062023_2023_Koblenz) einseitig durch das BAAINBw oder den Koordinator Flugzielدارstellung ohne Beteiligung des Bedarfsträgers oder der Bedarfsträger verändert?

Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung zum Bearbeitungsumfang wird verwiesen.

45. In Höhe welcher Summe sind Haushaltsmittel für die LsFZD im Bundeshaushalt für die nächsten zehn Jahre eingeplant (bitte jährlich aufschlüsseln)?

Das laufende Vergabeverfahren zur LsFZD befindet sich in der Angebotserstellungsphase und die Bieter sollen ihre Angebote objektiv und unabhängig von der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel kalkulieren. Daher wird der Haushaltsmittel Ansatz derzeit nicht veröffentlicht.

46. Wie hoch waren die jährlichen Gesamtausgaben der Bundesregierung für die LsFZD seit 1997?
47. Wie hoch waren bisher die Gesamtkosten für die „Langsame Flugzielدارstellung“ seit 1997 (bitte in Jahresscheiben aufschlüsseln)?

Die Fragen 46 und 47 werden gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die öffentlich einsehbaren Haushaltsrechnungen des Bundes für die zurückliegenden Jahre verwiesen.

48. Wie hoch waren bisher die Kosten für den Basisvertrag des Dienstleisters seit 1997 (bitte in Jahresscheiben aufschlüsseln)?
49. Wie hoch waren bisher die darüber hinaus angefallenen Kosten für die „Langsame Flugziendarstellung“ wie z. B. für Treibstoff, Ersatzteile, Triebwerksüberholung, Wartung bzw. Überholung, Instandsetzung, Fähigkeitserhalt und Fähigkeitserweiterung seit 1997 (bitte in Jahresscheiben und nach Art der Kosten aufschlüsseln)?

Die Fragen 48 und 49 werden zusammen beantwortet.

Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung zum Bearbeitungsumfang wird verwiesen.

50. Bezugnehmend auf die Antwort zu Frage 30 auf Bundestagsdrucksache 20/7064 – haben die Eigentümer der für die Erbringung der LsFZD eingesetzten Luftfahrzeuge selbst Finanzmittel in den Erhalt und die Weiterentwicklung der Flugzeuge investiert?

Die Finanzplanung von privaten Dienstleistern bzw. privaten Unternehmen liegt in deren Zuständigkeit.

- a) Wenn ja, wurde ein Luftfahrzeug des Typs PC9/b mit der Registrierung D-FKMT im Jahr 2002 nachbeschafft?
- b) Wie viel hat diese Nachbeschaffung gekostet?
- c) Hat sich der Bund an dieser Nachbeschaffung beteiligt oder Kosten übernommen beziehungsweise dem Käufer erstattet, und wenn ja, in welchem Umfang, und für welche Leistungen?

Die Fragen 52a bis 52c werden zusammen beantwortet.

Zu den konkreten Vorgängen im Jahr 2002 können aufgrund des Zeitablaufs keine belastbaren Angaben gemacht werden.

55. Wurde das Luftfahrzeug vom Typ PC12 mit der Registrierung D-FMMT im späteren Zeitverlauf für andere Verwendungszwecke für den Bund eingesetzt, und wenn ja, für welche?
56. Wurde gegebenenfalls für das Luftfahrzeug vom Typ PC12 mit der Registrierung D-FMMT in den Jahren 2019 und 2020 ein Ersatz in Gestalt eines Luftfahrzeugs vom Typ PC12 mit der Registrierung D-FSMT beschafft?
57. Hat sich der Bund an einer möglichen Nachbeschaffung für das Luftfahrzeug vom Typ PC12 mit der Registrierung D-FMMT in den Jahren 2019 und 2020 in Gestalt eines Luftfahrzeugs vom Typ PC12 mit der Registrierung D-FSMT direkt oder indirekt in Form zweier Mitsonderzahlungen in Höhe von je 2,45 Mio. Euro beteiligt?
58. Welche weiteren Kosten fielen im Rahmen dieser möglichen Nachbeschaffung an (etwa Integrationskosten, Bodendienstgerät, Training für Fliegendes bzw. Bodenpersonal o. Ä.)?

Die Fragen 55 bis 58 werden zusammen beantwortet.

Auf die exekutive Eigenverantwortung und die Vorbemerkung der Bundesregierung wird verwiesen.

59. Bezugnehmend auf die Antwort zu Frage 32 auf Bundestagsdrucksache 20/7064 – wurden durch den Auftragnehmer der LsFZD im Zeitverlauf der Leistungserbringer in den folgenden Leistungszeiträumen nicht erfüllt:
- im Leistungszeitraum vom 1. Januar 2023 bis zum 30. Juni 2023, etwa in Bezug auf Einsatz in bekannten Vereisungsbedingungen, Stehzeit im Zielgebiet oder erreichbare Geschwindigkeit?
 - im Leistungszeitraum vom 8. Juli 2022 bis zum 31. Dezember 2022, etwa in Bezug Einsatz in bekannten Vereisungsbedingungen, Stehzeit im Zielgebiet oder erreichbare Geschwindigkeit?

Die Fragen 59a und 59b werden zusammen beantwortet.

Leistungsstörungen im angefragten Zeitraum in Bezug auf die angefragten Ereignisse sind nicht bekannt.

- im Leistungszeitraum vom Oktober 2019 bis 2021, etwa in Bezug auf nicht umgesetzte Asbestbeseitigungsmaßnahmen?

Im angefragten Zeitraum wurde eine Asbestkontamination der Luftfahrzeuge PC-9/b angezeigt und deren Flugbetrieb deshalb eingestellt. Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung zum Bearbeitungsumfang wird verwiesen.

- im Leistungszeitraum vom 27. September 2012 bis Juli 2018, etwa in Bezug auf die vom Auftragnehmer zur Leistungserbringung der LsFZD einsetzbaren Luftfahrzeuge?
- in den Leistungszeiträumen von 2016 bis heute, etwa in Bezug auf Inkompatibilität von Luftfahrzeugen mit einer Mehrzahl von Kamera-Missionen im Rahmen des JTAC-Trainings?
- im Leistungszeitraum von 2001 bis Mai 2004, etwa in Bezug auf die vom Auftragnehmer zur Leistungserbringung der LsFZD einsetzbaren Luftfahrzeuge?

Die Fragen 59d bis 59f werden zusammen beantwortet.

Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung zum Bearbeitungsumfang wird verwiesen.

61. An wie vielen Einsatztagen in den vergangenen zehn Jahren sind Flüge im Allgemeinen aufgrund von Wetterabsagen entweder durch den Dienstleistungsbereitsteller oder durch die übende Truppe ausgefallen, und häufen sich derartige Ausfälle zu bestimmten Jahreszeiten?

Eine Statistik im Sinne der Fragestellung für einzelne Ursachen wird nicht geführt.

63. Kann die Bundesregierung bestätigen, dass zu keinem Zeitpunkt seit dem Jahr 1999 eine ganzheitliche Wirtschaftlichkeitsbetrachtung für die gewählte Vertragskonstellation und die zur Verfügung stehende Flugzeugflotte durchgeführt wurde?

Auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 35 auf Bundestagsdrucksache 20/7064 wird verwiesen. Von einer ganzheitlichen Wirtschaftlichkeitsbetrachtung ist nichts bekannt. Für den angefragten Zeitraum liegen der Bundesregierung insoweit keine Erkenntnisse vor.

64. Bezugnehmend auf die Antwort zu Frage 36 auf Bundestagsdrucksache 20/7064 – hat der Bundesrechnungshof jemals eine öffentliche Prüfung in den Programmen der LsFZD durchgeführt, und wenn ja, mit welchem Ergebnis, und wenn ja, sind im Rahmen dieser Prüfung bzw. Prüfungen auch begleitende Kosten wie Integrationskosten, Modifikationen, Bodendienstgerät, Training für Fliegendes bzw. Bodenpersonal beinhaltet gewesen?

Auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 36 auf Bundestagsdrucksache 20/7064 wird verwiesen.

