

Ergänzende Antwort der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU – Drucksachen 20/7871, 20/8160 –

„Langsame Flugzieldarstellung“ – Teil 2

Im Nachgang zu der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU auf Bundestagsdrucksache 20/8160 hat die Bundesregierung folgende ausstehende Antworten vorgenommen:

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?

In Ergänzung der Antwort der Bundesregierung zu Frage 1 der Kleinen Anfrage der Fraktion der CDU/CSU auf Bundestagsdrucksache 20/8160 wird ausgeführt: Die E.I.S. Holding GmbH ist als Gesellschaft übernehmender Rechtsträger nach Maßgabe des Verschmelzungsvertrages vom 30. Mai 2018 sowie der Zustimmungsbeschlüsse ihrer Gesellschafterversammlung vom 30. Mai 2018 und der Gesellschafterversammlung des übertragenden Rechtsträgers vom 30. Mai 2018 mit der E.I.S. Aircraft GmbH mit Sitz in Euskirchen (Amtsgericht Bonn, HRB 20736) verschmolzen. Auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 1 der Kleinen Anfrage der Fraktion der CDU/CSU auf Bundestagsdrucksache 20/8160 wird verwiesen.

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)?

Auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 2 auf Bundestagsdrucksache 20/8160 wird verwiesen.

In Ergänzung der Antwort der Bundesregierung zu Frage 2 auf Bundestagsdrucksache 20/8160 wird ausgeführt:

Für den Zeitraum von 1990 bis 31. Dezember 2022 enthielt die Vorgabe die Bereitstellung von neun Luftfahrzeugen vom Typ PC-9/B sowie seit 1. April 2016 einem Luftfahrzeug vom Typ PC-12 vom vorgegebenen Unterauftragnehmer Parc Asset GmbH & Co. KG; weitere Luftfahrzeuge wurden nicht vorgegeben.

- 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)?

In Ergänzung der Antwort der Bundesregierung zu Frage 2a auf Bundestagsdrucksache 20/8160 wird ausgeführt:

Die Mietkosten für die Luftfahrzeuge waren abweichend zu sonstigen Zahlungsbedingungen durch den öffentlichen Auftraggeber nach Rechnungstellung des jeweiligen Auftragnehmers für die langsame Flugzieldarstellung direkt 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)?

Ja, im Zeitraum, in dem die Nutzung der Luftfahrzeuge der Parc Asset GmbH & Co. KG vorgegeben war, war diese auch dauerhaft Eigentümerin der Luftfahrzeuge.

- c) War oder ist der Eigentümer der Luftfahrzeuge durch den Auftraggeber in den angegebenen Dienstleistungsabschnitten zwingend vorgegeben gewesen oder vorgegeben?

Auf die Antwort zu Frage 2 wird verwiesen.

- d) Um welchen Eigentümer handelte oder handelt es sich dabei jeweils im Zeitverlauf seit Beginn der Dienstleistungen (bitte jede Änderung für jedes Flugzeug anzeigen)?

Auf die Antwort zu Frage 2 wird verwiesen.

Über den Zeitraum vor 1990 liegen aufgrund Zeitablaufs keine Erkenntnisse mehr vor.

- 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?

Auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 2e auf Bundestagsdrucksache 20/8160 wird verwiesen.

- 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)?

Auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 2f auf Bundestagsdrucksache 20/8160 wird verwiesen.

In Ergänzung der Antwort der Bundesregierung zu Frage 2f auf Bundestagsdrucksache 20/8160 wird ausgeführt:

Nein, die Verfügbarkeit war bereits durch die Vorgabe des öffentlichen Auftraggebers gegeben.

- 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)?

Seit 1997 erfolgte ein teilweiser Austausch und eine Erneuerung der Flotte der einzusetzenden Luftfahrzeuge des Typs PC-9/B nach Flugunfällen. Weitergehende Informationen zu diesem Luftfahrzeugmuster liegen nicht mehr vor.

Hinsichtlich der eingesetzten Luftfahrzeuge des Typs PC-12 wird auf die Antworten zu den Fragen 52 ff. verwiesen.

- 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)?

Für das Muster PC-9 ist die Zellenzeit auf 10 000 Flugstunden oder 20 000 Landungen begrenzt (Stand: August 2019), je nachdem, was zuerst eintritt. Für die Triebwerke besteht keine flugstundenabhängige Begrenzung. Für das Muster PC-12 liegen keine Daten zu Begrenzungen vor. Hinreichende Daten zu einzelnen Luftfahrzeugen liegen nicht vor, da es keine Verpflichtung oder Veranlassung zu deren Nachhaltung gab und gibt.

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)?

Auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 5 auf Bundestagsdrucksache 20/8160 wird verwiesen.

In Ergänzung der Bundesregierung der Antwort zu Frage 5 auf Bundestagsdrucksache 20/8160 wird ausgeführt:

Hinreichende Daten zu den einzelnen Luftfahrzeugen liegen nicht vor, da es keine Verpflichtung oder Veranlassung zu deren Nachhaltung gab und gibt.

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)?

Die Vertragsbeziehung mit dem Auftragnehmer sieht vor, dass dieser eine ausreichende Anzahl einsatzklarer Luftfahrzeuge bereithält. Die erfragten Einzelheiten fallen dabei in die Sphäre des Auftragnehmers und werden vom öffentlichen Auftraggeber nicht nachgehalten. Demnach betrifft die Frage Sachverhalte, die nicht im Verantwortungsbereich der Bundesregierung liegen.

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?

Auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 7 auf Bundestagsdrucksache 20/8160 wird verwiesen.

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?

Auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 8 auf Bundestagsdrucksache 20/8160 wird verwiesen.

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?

Nein.

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

Auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 8a auf Bundestagsdrucksache 20/8160 wird verwiesen. Gemäß Bundestagsdrucksache 20/7871 wurde die

Frage als Frage 9a gestellt, aufgrund eines Bürofehlers jedoch als Frage 8a beantwortet. Gleiches gilt für die nun folgenden Antworten zu Fragen 9b bis 9g.

In Ergänzung der Antwort zu Frage 8a auf Bundestagsdrucksache 20/8160 wird ausgeführt: Im Jahr 2019 wurden verschiedene Varianten zur zukünftigen Leistungserbringung in der langsamen Flugzieldarstellung ergebnisoffen untersucht. In diesem Zusammenhang wurde eine Studie beauftragt.

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

Auf die Antwort zu Frage 8b auf Bundestagsdrucksache 20/8160 wird verwiesen.

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

Auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 8c auf Bundestagsdrucksache 20/8160 wird verwiesen.

- d) Was hat gegebenenfalls die Studie gekostet?

Auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 8d auf Bundestagsdrucksache 20/8160 wird verwiesen.

- e) Welche Kosten weist eine mögliche Studie für eine mögliche Lebensdauerverlängerung von Luftfahrzeugen für die LsFZD aus (bitte nach Maßnahmen aufschlüsseln)?

Das Untersuchungsergebnis wies nur technische Umsetzungsmöglichkeiten aus, Kosten indes nicht.

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

Auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 8f auf Bundestagsdrucksache 20/8160 wird verwiesen.

- 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?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 9e verwiesen.

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.

Auf die Antworten der Bundesregierung zu den Fragen 10 bis 12 auf Bundestagsdrucksache 20/8160 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 zusammen beantwortet.

Auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 13 und 14 auf Bundestagsdrucksache 20/8160 wird verwiesen.

In Ergänzung der Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 13 und 14 auf Bundestagsdrucksache 20/8160 wird ausgeführt:

Eine Aufschlüsselung auf bestimmte Luftfahrzeuge wurde nicht gefordert. Darüber hinausgehende Daten liegen nicht bzw. nicht mehr vor, da weder eine Verpflichtung noch Notwendigkeit zu deren Nachhaltung besteht.

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 Flugzieldarstellung für das Training für die Bundeswehr vergrößert hat (<https://aerobuzz.de/militar/die-qinetiq-gmbh-hat-ihre-pc-9-flotte-deutlich-vergroessert/>)?

Auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 15 auf Bundestagsdrucksache 20/8160 wird verwiesen.

- a) 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?

Im Mai 2023 wurde die Luftfahrzeugrolle zu den in der langsamen Flugzieldarstellung eingesetzten Luftfahrzeugen abgefragt. Die Abfrage hat ergeben, dass die Parc Asset GmbH & Co. KG weiterhin als Eigentümerin der Luftfahrzeuge eingetragen war. Insofern kann der in der Frage angesprochene womögliche Erwerb nicht bestätigt werden.

- b) 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)?
- c) Wenn Wettbewerbsvorteile entstanden sind, wurde QinetiQ GmbH vom Vergabeverfahren für die Folgebeauftragung ausgeschlossen?
- d) Musste die Bundesregierung diesem Erwerb der Flugzeuge durch die QinetiQ GmbH zustimmen, und wenn ja, hat sie das getan?

- e) 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 getätigte Investitionen geltend gemacht und erhalten?
- f) 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 zurückgefordert?
- g) 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 zurückgefordert?
- 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?
- 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?

Die Fragen 15b bis 15i werden zusammen beantwortet.

Auf die Antwort zu Frage 15a wird verwiesen.

In Ergänzung der Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 15c und 15d auf Bundestagsdrucksache 20/8160 wird ausgeführt:

Aufgrund des nun ermittelten Sachverhalts zu Frage 15a ist die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 15c und 15d auf Bundestagsdrucksache 20/8160 obsolet.

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

In Ergänzung zu Frage 15j auf Bundestagsdrucksache 20/8160 wird ausgeführt:

Die für die Erbringung der langsamen Flugzieldarstellung verwendeten Luftfahrzeuge besitzen verschiedene Modifikationen, z. B.:

- Navigation-based System for Aerial Targeting (NASAT) inkl. Bedien- und Auswertegeräte,
- IFF STR 200,
- Kameras MX-10 und MX 15 mit erforderlichen Bediengeräten,
- Video Downlink Systeme,
- Schleppziele.

- 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?

Auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 15k auf Bundestagsdrucksache 20/8160 wird verwiesen.

- l) Erlöschen mit dem oben angeführten Eigentümerwechsel hin zu QinetiQ gegebenenfalls die angestammten Rechte und die Besitzstandswahrung beziehungsweise „Grandfather-Rights“ und damit auch die Verkehrszulassung der für die Erbringung der LsFZD verwendeten Luftfahrzeuge, und würden die Luftfahrzeuge damit noch im Rahmen der Musterzulassung betrieben?

Es wird auf die Antwort zu Frage 15a verwiesen.

- m) 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?

Es wird auf die Antwort zu Frage 15a verwiesen.

In der Vergangenheit sind dem Auftraggeber in Einzelaufträgen zu Modifikationen Nutzungsrechte eingeräumt worden, die Bestimmungen bei Nutzung durch den Auftragnehmer enthalten.

- 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?

Auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 16 auf Bundestagsdrucksache 20/8160 wird verwiesen.

- a) Welchen Status gemäß ANNEX I der Durchführungsverordnung (EU) Nummer 965/2012 haben die Luftfahrzeuge des Betreibers?

Auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 16 wird verwiesen.

- 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. In Ergänzung der Antwort der Bundesregierung zu Frage 19 auf Bundestagsdrucksache 20/7064 wird ausgeführt:

Die Luftfahrzeuge erfüllen die Vorgaben, um im Rahmen der langsamen Flugzielardarstellung eingesetzt werden zu können.

- c) Hat das Luftfahrt-Bundesamt nach Kenntnis der Bundesregierung eine Genehmigung erteilt oder lediglich eine Eingangsbestätigung der Deklaration erteilt?

Auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 16 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?

Auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 17 auf Bundestagsdrucksache 20/8160 wird verwiesen.

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 Teilantworten zu den Fragen 12a und 12b dargelegten Sachverhalten gegeben?

Auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 18 auf Bundestagsdrucksache 20/8160 wird verwiesen.

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?

Auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 19 auf Bundestagsdrucksache 20/8160 wird verwiesen.

20. Bezugnehmend auf die Antworten zu den Fragen 12 und 13 auf Bundestagsdrucksache 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 Nachprüfungsantrags 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.

Auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 20 auf Bundestagsdrucksache 20/8160 wird verwiesen.

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?

Auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 16 wird verwiesen.

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

Auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 22 auf Bundestagsdrucksache 20/8160 wird verwiesen.

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?
24. Müssen diese Standards durch den Auftragnehmer zertifiziert nachgewiesen werden können?
25. Entfiel die Forderung eines Luftverkehrsbetreiberzeugnis/AOC im neuen Vergabeverfahren in der aktuellen Fassung der Wettbewerbsunterlagen in der ersten Jahreshälfte 2023 ersatzlos?

Die Fragen 23 bis 25 werden zusammen und in Ergänzung auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 23 und 25 auf Bundestagsdrucksache 20/8160 wie folgt beantwortet:

Die laufenden Vergabeverfahren nach der Vergabeordnung für die Bereiche Sicherheit und Verteidigung (VSVgV) sind nicht öffentlich. Die Vergabeunterlagen stehen nur den qualifizierten Bietern zu. Insoweit wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung zu Verstößen gegen vergaberechtliche Vertraulichkeitsvorschriften verwiesen.

Erst wenn der Zuschlag auf ein finales Angebot erteilt ist, ist die diesbezügliche Willensbildung abgeschlossen. Insoweit wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung zum Kernbereich exekutiver Eigenverantwortung 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?

Auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 26 auf Bundestagsdrucksache 20/8160 wird verwiesen.

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?

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 Fragen 27 und 28 werden zusammen und in Ergänzung auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 28 auf Bundestagsdrucksache 20/8160 wie folgt beantwortet:

Die von der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung empfohlene Anwendung der höchsten Standards der Bundeswehr, die Risikoanalyse und Implementierung von Risikomitigationen sowie der regelmäßige Informationsaustausch zwischen dem Luftfahrtamt der Bundeswehr und dem Luftfahrt-Bundesamt wurden und werden auftraggeberseitig umgesetzt.

Nach Kenntnisstand des Luftfahrt-Bundesamtes werden die Empfehlungen auch auftragnehmerseitig umgesetzt.

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.

Vergabeunterlagen in Verfahren nach VSVgV sind nicht öffentlich zugänglich. Dies betrifft alle Unterlagen, die nach dem vorgeschalteten Teilnahmewettbewerb den geeigneten Bietern übermittelt werden. Insoweit wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung zum Kernbereich exekutiver Eigenverantwortung und zu Verstößen gegen vergaberechtliche Vertraulichkeitsvorschriften 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 Luftverkehrsbetreiberzeugnis/„Air Operator Certificate“ im EASA-Raum zu erwerben?

Auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 34 auf Bundestagsdrucksache 20/8160 wird verwiesen.

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“?

Bezüglich der Antwort der Bundesregierung zu Frage 35 auf Bundestagsdrucksache 20/8160 wie folgt ergänzt:

Das Luftfahrt-Bundesamt ist nur für den Flugbetrieb nach zivilrechtlichen Regeln zuständig. Die flugbetriebliche Überwachung der Flüge mit militärischem Verwendungszweck obliegt dem Luftfahrtamt der Bundeswehr.

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 Einflugerlaubnis zu negieren, sofern es sich um einen Einsatz für die LsFZD handelt?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 35 verwiesen.

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?

Auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 37 auf Bundestagsdrucksache 20/8160 wird verwiesen.

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?

Zur Klarstellung wird die Antwort der Bundesregierung zu Frage 38 auf Bundestagsdrucksache 20/8160 wie folgt abgeändert:

Für Flugbetrieb mit militärischem Verwendungszweck, auch durch zivile Dienstleister, ist das Luftfahrtamt der Bundeswehr grundsätzlich zuständig. Die Erteilung einer Einfluggenehmigung liegt nicht in der Zuständigkeit des Luftfahrtamtes der Bundeswehr.

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 gemeldet und definiert?
40. Ist der Koordinator Flugzieldarstellung für die Definition der Anforderungen an die LsFZD zuständig?
41. Ist der Koordinator Flugzieldarstellung, 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?
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?
43. Werden die Forderungen der Bedarfsträger in einer Art Ergebnisvermerk analog der sogenannten Funktionalen Fähigkeitsforderungen für gewöhnlich erfasst?

Die Fragen 39 bis 43 werden zusammen beantwortet.

Auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 39 bis 43 auf Bundestagsdrucksache 20/8160 wird verwiesen.

44. Wurden die Forderungen an die LsFZD im Verfahren B/L2AB/NA066/NA022 (<https://www.j360.info/en/tenders/32058813-langsame-flugzieldarstellung-bl2abna066na022/>) oder B/L2AB/NA101/NA022 (https://ausschreibungen-deutschland.de/1011674_Langsame_Flugzieldarstellung_01012023_bis_30062023_2023_Koblenz) einseitig durch das BAAINBw oder den Koordinator Flugzieldarstellung ohne Beteiligung des Bedarfsträgers oder der Bedarfsträger verändert?

Vergabeunterlagen in Verfahren nach VSVgV sind nicht öffentlich zugänglich. Dies betrifft alle Unterlagen, die nach dem vorgeschalteten Teilnahmewettbewerb den geeigneten Bietern übermittelt werden.

Insoweit wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung zu Verstößen gegen vergaberechtliche Vertraulichkeitsvorschriften verwiesen.

45. In Höhe welcher Summe sind Haushaltsmittel für die LsFZD im Bundeshaushalt für die nächsten zehn Jahre eingeplant (bitte jährlich aufschlüsseln)?
46. Wie hoch waren die jährlichen Gesamtausgaben der Bundesregierung für die LsFZD seit 1997?
47. Wie hoch waren bisher die Gesamtkosten für die „Langsame Flugzieldarstellung“ seit 1997 (bitte in Jahresscheiben aufschlüsseln)?
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 Flugzieldarstellung“ 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 45 bis 49 werden zusammen und in Ergänzung auf die Antwort zu den Fragen 45 bis 47 auf Bundestagsdrucksache 20/8160 wie folgt beantwortet:

Bei aktuell laufenden Vergabeverfahren werden im Hinblick auf die Effektivität des Wettbewerbs keine Angaben zu Haushaltsmitteln/Kosten gemacht. Bei offener Beantwortung wäre zu befürchten, dass die Bieter ihre Angebote entsprechend anpassen.

Ferner lassen sich aus den Ausgaben der vorangegangenen Jahre Rückschlüsse auf Kosten des bisherigen/der bisherigen Anbieter ableiten. Daher betreffen die Fragen ein laufendes Vergabeverfahren. Insoweit wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung zu Verstößen gegen vergaberechtliche Vertraulichkeitsvorschriften 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?

Auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 50 auf Bundestagsdrucksache 20/8160 wird verwiesen.

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?

Das Betreibermodell sieht derartiges nicht vor.

52. Ist am 22. November 1999 ein Luftfahrzeug des Typs PC9/b mit der Registrierung D-FIMT abgestürzt?
- 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?

Auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 52a bis 52c auf Bundestagsdrucksache 20/8160 wird verwiesen.

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/hamburgschleswig-holstein_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.)?

Die Fragen 53 und 54 werden zusammen beantwortet.

Die Nach-/Ersatzbeschaffung einer PC-9/B, an der sich der Bund hätte beteiligen können, erfolgte nicht, da zu diesem Zeitpunkt kein solches Luftfahrzeug auf dem Weltmarkt verfügbar war.

Das oben genannte Luftfahrzeug PC-12 wurde bereits 2016 unter Vertrag genommen und diente nicht als Ersatz, da es andere Eigenschaften als die Maschinen des Typs PC-9/B aufweist.

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 Antworten der Bundesregierung zu den Fragen 55 bis 58 auf Bundestagsdrucksache 20/8160 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:
- a) 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?
 - b) im Leistungszeitraum vom 8. Juli 2022 bis zum 31. Dezember 2022, etwa in Bezug auf Einsatz in bekannten Vereisungsbedingungen, Stehzeit im Zielgebiet oder erreichbare Geschwindigkeit?

Die Fragen 59 bis 59b werden zusammen beantwortet.

Auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 59a und 59b auf Bundestagsdrucksache 20/8160 wird verwiesen.

- c) im Leistungszeitraum vom Oktober 2019 bis 2021, etwa in Bezug auf nicht umgesetzte Asbestbeseitigungsmaßnahmen?
- d) im Leistungszeitraum vom 27. September 2012 bis Juli 2018, etwa in Bezug auf die vom Auftragnehmer zur Leistungserbringung der LsFZD einsetzbaren Luftfahrzeuge?
- e) 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?

Die Fragen 59c bis 59e werden zusammen und in Ergänzung zu der Antwort der Bundesregierung zu Frage 59c auf Bundestagsdrucksache 20/8160 wie folgt beantwortet:

Eine Nichterfüllung von Leistungen in diesem Zeitraum lässt sich nicht feststellen.

- f) im Leistungszeitraum von 2001 bis Mai 2004, etwa in Bezug auf die vom Auftragnehmer zur Leistungserbringung der LsFZD einsetzbaren Luftfahrzeuge?

Aufgrund Zeitablaufs lässt sich hierzu keine Aussage treffen.

- 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?

In dem seit 2007 genutzten, auf elektronische Datenverarbeitung gestützten Meldesystem für die Flugzieldarstellung werden Ausfallgründe erfasst. Diese liegen zum Teil in der Verantwortung des Auftraggebers, zum Teil in der Verantwortung des Auftragnehmers und zum Teil weder in der Verantwortung des Auftraggebers noch in der des Auftragnehmers (z. B. durch höhere Gewalt in Form von Unwetter). Ein Ausfall eines Fluges ist nicht zwangsläufig eine Minderleistung bezogen auf vertraglich vereinbarte Leistungen. Flüge können auch durch die Nutzer aufgrund einsatzbedingter Priorisierung abgesagt werden. Ausgefallene Flüge können zudem auch nachgeholt werden.

- 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?

Auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 61 auf Bundestagsdrucksache 20/8160 wird verwiesen.

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 Gerätekenntblätter einzeln auflisten)?

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

Die vom derzeitigen Betreiber eingesetzten Luftfahrzeuge gewährleisten eine reibungslose Leistungserbringung. Leistungsstörungen sind nicht bekannt.

Einzelheiten zu vom derzeitigen Auftragnehmer eingesetzten Luftfahrzeugen werden nicht beantwortet, da sich aus den Angaben Rückschlüsse auf den derzeitigen Anbieter ableiten lassen. Daher betreffen die Fragen ein laufendes Vergabeverfahren. Insoweit wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung zu Verstößen gegen vergaberechtliche Vertraulichkeitsvorschriften verwiesen.

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 63 auf Bundestagsdrucksache 20/8160 wird verwiesen.

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 64 auf Bundestagsdrucksache 20/8160 wird verwiesen.

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 auflisten und die entsprechenden Stehzeiten auf dem Dienstposten seit 1997 ausweisen)?
- b) Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 65 bis 65b werden zusammen beantwortet.

Alle Regelungen zur Korruptionsprävention wurden nach bestem Wissen und Gewissen beachtet. Dies war nicht notwendigerweise mit dem Austausch der Mitarbeiter verbunden.

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)?

Aktuell sind sechs Dienstposten für die Betreuung des Projekts ausgebracht. Ein Dienstposten ist besonders korruptionsgefährdet eingestuft, vier sind korruptionsgefährdet und ein Dienstposten ist nicht korruptionsgefährdet eingestuft.

