

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Sevim Dağdelen, Dr. Sahra Wagenknecht, Ali Al-Dailami, Klaus Ernst, Andrej Hunko, Christian Leye, Amira Mohamed Ali, Žaklin Nastić, Jessica Tatti, Alexander Ulrich und der Gruppe BSW**

### **Nutzung der Flugbereitschaft der Bundeswehr im Jahr 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. Für den Transport zu den Terminen im In- und Ausland stehen 16 Flugzeuge und drei Hubschrauber zur Verfügung (Antwort zu Frage 1 auf Bundestagsdrucksache 20/9017).

Die Bundesregierung hat in den ersten 21 Monaten ihrer Amtszeit 1 184 Mal die Flugzeuge und Hubschrauber der Bundeswehr für dienstliche Zwecke genutzt. Das Bundeskanzleramt ist Spitzenreiter mit 397 Flügen vor dem Auswärtigen Amt mit 246 Flügen. Das Bundespräsidialamt nutzte die Flugbereitschaft für 208 Flüge, der Bundesrat für 30, der Deutsche Bundestag für 55, das Bundesverfassungsgericht für 21 und die Fraktionen der CDU/CSU sowie SPD jeweils für 15 und 2 Flüge.

Für die Flüge des Bundeskanzlers, seiner Bundesministerinnen und Bundesminister sowie deren Staatssekretärinnen und Staatssekretäre mussten aber fast noch einmal genauso viele Flüge absolviert werden, um die Maschinen zum Abflugort – meist Berlin – zu bringen, da die Flugbereitschaft der Bundeswehr weiterhin in Köln-Wahn stationiert ist. Für die knapp 1 200 Flüge der Bundesregierung bis zum 31. August 2023 fielen deswegen 992 Flüge ohne Passagiere an (Antwort zu Frage 14 auf Bundestagsdrucksache 20/9017).

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 betragen die CO<sub>2</sub>-Emissionen für die Flüge der Bundesregierung im Zeitraum August 2021 bis August rund 33 300 Tonnen (Antwort zu Frage 19 auf Bundestagsdrucksache 20/9017).

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 werden. 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 der Prüfung, ob die für den Flug mit der Flugbereitschaft verursachten

Kosten „in einem angemessenen Verhältnis zur Bedeutung und Dringlichkeit des Amtsgeschäftes und damit verbundenen Bundesinteressen stehen müssen“.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche der in der Antwort zu Frage 1 auf Bundestagsdrucksache 20/9017 aufgeführten Luftfahrzeuge stehen aktuell der Flugbereitschaft des Bundesministeriums der Verteidigung (FIBschftBMVg) aus welchem Grund nicht zur Verfügung, und für wann ist ihre Verfügbarkeit geplant?

2. Ist die Umrüstung des Airbus A319 CJ bezüglich des Raketenabwehrsystems abgeschlossen (Antwort zu Frage 1 auf Bundestagsdrucksache 20/9017), und wenn ja, in welcher Höhe sind entsprechende Kosten angefallen?

Wenn die Umrüstung noch nicht abgeschlossen ist, bis wann soll dies der Fall sein, und in welcher Höhe sind entsprechende Kosten veranschlagt?

3. Ist die planmäßige Instandhaltung des dritten Airbus A321 auf die finale Kabinenausstattung abgeschlossen (Antwort zu Frage 1 auf Bundestagsdrucksache 20/9017), und wenn ja, in welcher Höhe sind entsprechende Kosten angefallen?

Wenn die Instandhaltung noch nicht abgeschlossen ist, bis wann soll dies der Fall sein, und in welcher Höhe sind entsprechende Kosten veranschlagt?

4. Ist die planmäßige Umrüstung des Airbus A350 bezüglich des Raketenabwehrsystems abgeschlossen (Antwort zu Frage 1 auf Bundestagsdrucksache 20/9017), und wenn ja, in welcher Höhe sind entsprechende Kosten angefallen?

Wenn die Umrüstung noch nicht abgeschlossen ist, bis wann soll dies der Fall sein und in welcher Höhe sind entsprechende Kosten veranschlagt?

5. Welche jährlichen Kosten entstehen dem Bund im Rahmen des Vertrages mit der Lufthansa Technik AG bezüglich industrieller Unterstützungsleistungen für den Betrieb der Flächenflugzeuge der FIBschftBMVg, einschließlich Wartung und Instandsetzung (Antwort zu Frage 4 auf Bundestagsdrucksache 20/9017)?

6. Wie haben sich die Instandhaltungskosten je Luftfahrzeug der FIBschftBMVg im Jahr 2023 entwickelt (bitte entsprechend den jeweiligen Luftfahrzeugen auflisten)?

7. Wie viele

a) Soldatinnen und Soldaten sowie

b) zivile Angestellte

waren am 31. Dezember 2023 im Zusammenhang mit der FIBschftBMVg tätig, um den Auftrag politisch-parlamentarischer Flugbetrieb durchhalten zu können (bitte getrennt nach Soldatinnen und Soldaten sowie Zivilangestellten getrennt angeben; vgl. Antwort zu Frage 6 auf Bundestagsdrucksache 20/9017)?

8. Wie hoch war die Anzahl der Flugstunden der FIBschftBMVg nach Kenntnis der Bundesregierung 2023 (bitte entsprechend den Luftfahrzeugen auflisten)?

9. Welche Kosten hat die FIBschftBMVg (Kosten der Materialerhaltung sowie ggf. Wartung, Treibstoff etc.) im Jahr 2023 verursacht?
10. Hat es bezogen auf die Angaben zu den Platzbedarfen der FIBschftBMVg (zur Verfügung stehende Stellfläche der FIBschftBMVg) auf dem Flughafen Köln-Wahn seit der Antwort zu Frage 11 auf Bundestagsdrucksache 20/9017 Veränderungen gegeben, und wenn ja, welche?
11. Hat es bezogen auf die Angaben zu den Platzbedarfen der FIBschftBMVg (zur Verfügung stehende Stellfläche der FIBschftBMVg) auf dem Flughafen Berlin Brandenburg (BER) in Berlin seit der Antwort zu Frage 12 auf Bundestagsdrucksache 20/9017 Veränderungen gegeben, und wenn ja, welche?
12. Wie viele Flüge führte die FIBschftBMVg im Regierungs- und Parlamentsflugbetrieb seit der Antwort zu Frage 14 auf Bundestagsdrucksache 20/9017 im Jahr 2023 durch (bitte unter Angabe des Datums, des Nutzerkreises wie Bundesministerinnen und Bundesminister, Staatssekretärinnen und Staatssekretäre, Parlamentarische Staatssekretärinnen und Parlamentarische Staatssekretäre und Parlamentarierinnen und Parlamentarier, Flugstrecke sowie Leerflüge auflisten)?
13. Wie viele Leerflüge der Flugbereitschaft hat es im Jahr 2023 gegeben, und wie viel CO<sub>2</sub> wurde dabei jährlich verbraucht (vgl. Antwort zu Frage 17 auf Bundestagsdrucksache 20/9017, Frage 17)?
14. Durch welche Nutzer (im Sinne der Anforderungsberechtigten laut Nummer 2 der einschlägigen Richtlinien) wurden diese Leerflüge im Jahr 2023 verursacht (bitte den Leerflügen die Bedarfsträger zuordnen, vgl. Antwort zu Frage 18 auf Bundestagsdrucksache 20/9017)?
15. Wie viele Dienstreisen haben die jeweiligen Anforderungsberechtigten im Jahr 2023 jeweils mit der Flugbereitschaft durchgeführt, und wie viel CO<sub>2</sub> wurde dabei verbraucht (bitte den jeweiligen Anforderungsberechtigten zuordnen und bei Bundesministerien das jeweilige Ressort nennen; vgl. Antwort zu Frage 19 auf Bundestagsdrucksache 20/9017)?
16. Sind die Antworten zu den Fragen 21 und 27 auf Bundestagsdrucksache 20/9017 so zu verstehen, dass die Bundesregierung nicht plant, eine Nachweispflicht für Anforderungsberechtigte einzuführen, dass im Zuge der Reiseplanung zunächst emissionsärmere Reisemöglichkeiten wie die Nutzung von Zugverbindungen oder Linienflügen geprüft wurden, um überflüssige Flüge mit der Flugbereitschaft BMVg zu reduzieren?
17. Ist die Antwort zu Frage 22 auf Bundestagsdrucksache 20/9017 so zu verstehen, dass es zumindest seit 2018 keine Ablehnung von Anträgen auf Nutzung der Flugbereitschaft BMVg gegeben hat?
18. Wie viele sonstige Begleiter im Sinne von 6.3 der Richtlinien sind in den Jahren 2022 und 2023 von der Flugbereitschaft transportiert worden, und welche Einnahmen sind dabei entstanden (bitte entsprechend den Jahren nach Anforderungsberechtigten und einzelnen Bundesressorts auflgliedern)?
19. In welcher Höhe hat das Umweltbundesamt in den Jahren 2021 und 2022 zum CO<sub>2</sub>-Ausgleich für Flüge der FIBschftBMVg Kompensationszahlungen getätigt, und wie verteilen sich diese auf die Ministerien sowie nachgeordneten Behörden?
20. Welche Klimaschutzprojekte oder andere Organisationen erhielten diese Ausgleichszahlungen aus den Jahren 2021 und 2022 in jeweils welcher Höhe bzw. sollen diese erhalten (bitte entsprechend auflisten)?

21. Wie viele Flüge führte die FIBschftBMVg im Regierungs- und Parlamentsflugbetrieb im Jahr 2024 bis zum aktuellen Stichtag durch (bitte unter Angabe des Datums, des Nutzerkreises wie Bundesministerinnen und Bundesminister, Staatssekretärinnen und Staatssekretäre, Parlamentarische Staatssekretärinnen und Parlamentarische Staatssekretäre und Parlamentarierinnen und Parlamentarier, Flugstrecke sowie Leerflüge auflisten)?
22. Wie viele Leerflüge der Flugbereitschaft hat es bis zum aktuellen Stichtag im Jahr 2024 gegeben, und wie viel CO<sub>2</sub> wurde dabei jährlich verbraucht?
23. Durch welche Nutzer (im Sinne der Anforderungsberechtigten laut Nummer 2 der einschlägigen Richtlinien) wurden diese Leerflüge bis zum aktuellen Stichtag im Jahr 2024 verursacht (bitte den Leerflügen die Bedarfsträger zuordnen)?
24. Wie viele Dienstreisen haben die jeweiligen Anforderungsberechtigten bis zum aktuellen Stichtag im Jahr 2024 jeweils mit der Flugbereitschaft durchgeführt, und wie viel CO<sub>2</sub> wurde dabei verbraucht (bitte den jeweiligen Anforderungsberechtigten zuordnen und bei Bundesministerien das jeweilige Ressort nennen)?

Berlin, den 1. März 2024

**Dr. Sahra Wagenknecht und Gruppe**