

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Sevim Dağdelen, Dr. Sahra Wagenknecht, Ali Al-Dailami, weiterer Abgeordneter und der Gruppe BSW – Drucksache 20/10581 –**

### **Die Aufrüstung Deutschlands im Rahmen der NATO und der ökologische Fußabdruck der Bundeswehr**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Aufrüstung, Militär und Kriege tragen maßgeblich zum Klimawandel bei. Laut Schätzung des Londoner Thinktank CEOBS (Conflict and Environment Observatory) ist das Militär für etwa 5,5 Prozent aller globalen Treibhausgasemissionen verantwortlich. Wäre das weltweite Militär ein eigener Staat, stünde es in der Rangliste der größten Treibhausgasemittenten an vierter Stelle – noch vor Russland. Nicht enthalten sind Treibhausgasemissionen durch Kriegshandlungen wie Brände, Schäden an Infrastrukturen und Ökosystemen oder Wiederaufbau ([ceobs.org/wp-content/uploads/2022/11/SGRCEOBS-Estimating\\_Global\\_Military\\_GHG\\_Emissions\\_Nov22\\_rev.pdf](https://ceobs.org/wp-content/uploads/2022/11/SGRCEOBS-Estimating_Global_Military_GHG_Emissions_Nov22_rev.pdf)).

Die globalen Militärausgaben haben mit 2,24 Billionen Dollar im Jahr 2022 ein Rekordhoch erreicht. Über die Hälfte davon entfällt auf die 31 Mitgliedstaaten der NATO. Laut der internationalen Studie „Climate Crossfire“ ist der CO<sub>2</sub>-Ausstoß des Militärs der NATO-Staaten von 196 Millionen Tonnen im Jahr 2021 auf 226 Millionen Tonnen im Jahr 2023 angestiegen. Im selben Zeitraum ist die Anzahl der Mitgliedsländer, die das 2-Prozent-Ziel der NATO erfüllen, von sechs auf elf Staaten angestiegen. Sollten bis zum Jahr 2028 alle NATO-Staaten 2 Prozent ihres Bruttoinlandsprodukts (BPI) für das Militär ausgeben, betrügen die CO<sub>2</sub>-Emissionen rund 300 Millionen Tonnen jährlich ([www.ipnw.de/commonFiles/pdfs/Frieden/NATOs\\_Climate\\_Crossfire.pdf](https://www.ipnw.de/commonFiles/pdfs/Frieden/NATOs_Climate_Crossfire.pdf)).

Deutschland wird mit dem sogenannten Sondervermögen in Höhe von 100 Mrd. Euro für die Bundeswehr im Jahr 2024 das 2-Prozent-Ziel der NATO erstmals erfüllen. Die Gesamtausgaben für das Militär nach NATO-Kriterien betragen in diesem Jahr rund 90 Mrd. Euro. Die Bundesregierung hat angekündigt, in Zukunft dauerhaft Militärausgaben in Höhe von 2 Prozent des Bruttoinlandsprodukts tätigen zu wollen (dpa vom 10. November 2023). Die Autoren der internationalen Studie kritisieren die ökologischen Auswirkungen der Aufrüstungspläne der Bundesregierung: „Die Aufrüstung auf mindestens zwei Prozent des BIP steht in einem massiven Widerspruch zu den deutschen Klimazielen. Der aktuelle Bundeshaushalt sieht Kürzungen in allen Ressorts vor, nur nicht im Etat des Verteidigungsministeriums“ ([www.spiegel.de/wissenschaft/natur/nato-zwei-prozent-ziel-gefaehrdet-wohl-weltweite-klimaziele-a-ed3b9a93-59c6-4e0d-b063-bc15a4f9508d](https://www.spiegel.de/wissenschaft/natur/nato-zwei-prozent-ziel-gefaehrdet-wohl-weltweite-klimaziele-a-ed3b9a93-59c6-4e0d-b063-bc15a4f9508d)).

---

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums der Verteidigung vom 4. April 2024 übermittelt.*

*Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.*

Der ökologische Fußabdruck der Bundeswehr ist zuletzt bereits deutlich angewachsen. So hat die Bundeswehr im Jahr 2021 insgesamt 1,71 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalent ausgestoßen – gegenüber 1,45 Millionen Tonnen im Jahr 2019 (Antwort zu Frage 11 auf Bundestagsdrucksache 20/1829). Die Energie- und Emissionsbilanz der Bundeswehr ist nach wie vor unvollständig dokumentiert. Die Bundesregierung erfasst lediglich Emissionen für die Infrastrukturen und militärspezifische Mobilität, nicht jedoch für die Rüstungsproduktion oder Auslandseinsätze ([www.tagesschau.de/investigativ/rbb/klimaziele-bundeswehr-co2-emissionen-101.html](http://www.tagesschau.de/investigativ/rbb/klimaziele-bundeswehr-co2-emissionen-101.html)). Gerade hier sind aber die entsprechenden Emissionen besonders hoch. Schätzungen zufolge liegen die tatsächlichen militärischen CO<sub>2</sub>-Emissionen Deutschlands deutlich höher bei aktuell rund 10 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> jährlich. Für das Jahr 2028 wird eine Steigerung auf 15 Millionen Tonnen erwartet ([www.ipnw.de/commonFiles/pdfs/Frieden/NA\\_TOs\\_Climate\\_Crossfire.pdf](http://www.ipnw.de/commonFiles/pdfs/Frieden/NA_TOs_Climate_Crossfire.pdf)).

Die jährlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen der Bundeswehr durch die „militärspezifische Mobilität“ sind in den Jahren 2020 und 2021 gegenüber dem Jahr 2019 um 25 Prozent gestiegen (Antwort zu Frage 12 auf Bundestagsdrucksache 20/1829). Ein Grund für den Anstieg sind auch die militärischen Aktivitäten der NATO bzw. ihrer Mitgliedstaaten zur Abschreckung Russlands. Laut einer Schätzung der Bundesregierung im Vorfeld der Übung „Air Defender 2023“ wurden allein durch das zweiwöchige Manöver etwa 35 000 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalent freigesetzt ([www.berliner-zeitung.de/politik-gesellschaft/klimakiller-militaer-so-verheerende-ist-die-umweltbilanz-des-krieges-li.387028](http://www.berliner-zeitung.de/politik-gesellschaft/klimakiller-militaer-so-verheerende-ist-die-umweltbilanz-des-krieges-li.387028)).

Die Bundesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, aus der Bundeswehr bis 2045 eine „klimaneutrale Armee“ zu machen ([www.bmvg.de/resource/blob/5712718/ef73034715dcfaa80447ddb19cbf896b/nachhaltigkeits-und-klimaschutzstrategie-data.pdf](http://www.bmvg.de/resource/blob/5712718/ef73034715dcfaa80447ddb19cbf896b/nachhaltigkeits-und-klimaschutzstrategie-data.pdf), S. 14). Ungeachtet des von ihr bestätigten Zusammenhangs, dass jede Erhöhung der Aktivitäten der Streitkräfte, häufigere eigene Truppenmanöver, Teilnahmen an Manövern im Rahmen der NATO und vermehrter Einsatz der Bundeswehr im Ausland notwendigerweise mit einem erhöhten Ressourcenverbrauch und klimaschädlichen Emissionen einhergehen (Antwort zu Frage 5 auf Bundestagsdrucksache 19/15249), steht die angekündigte Steigerung der Militärausgaben zur Erfüllung des 2-Prozent-Ziels der NATO nach Auffassung der Bundesregierung nicht im Widerspruch zu den im Klimaschutzgesetz festgelegten Reduktionszielen (Antworten zu den Fragen 6 bis 8 auf Bundestagsdrucksache 20/1829). Sie hofft darauf, Treibhausgasemissionen durch den Einsatz klimaneutraler synthetischer Kraftstoffe, sogenannter E-Fuels, verringern zu können (Antworten zu den Fragen 1 und 4 auf Bundestagsdrucksache 20/2089).

Nach Einschätzung von Prof. Dr. Michael Faulde vom Wehrwissenschaftlichen Institut für Werk- und Betriebsstoffe der Bundeswehr seien E-Fuels aktuell noch knapp und bis zu zehn Mal teurer als herkömmliche Treibstoffe, weshalb es auf längere Sicht keinen Mix aus erneuerbaren und fossilen Treibstoffen geben werde. Außerdem seien umweltfreundlichere Alternativen wie Elektroantriebe und Wasserstoff nach dem Stand der Technik auf viele Jahrzehnte keine Option für das Militär ([www.bundeswehr.de/de/aktuelles/meldungen/bestandsaufnahme-wie-nachhaltig-kann-die-truppe-sein-5726128](http://www.bundeswehr.de/de/aktuelles/meldungen/bestandsaufnahme-wie-nachhaltig-kann-die-truppe-sein-5726128)).

Der Wandel zu einem umweltfreundlichen, grünen Militär ist den Verfassern der Studie „Climate Crossfire“ zufolge eine Illusion: „Das Militär kann sich weder im Frieden noch im Krieg aus seiner Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen herauswaschen, weder jetzt noch bis 2050“. Ein Grund dafür sei, dass der Großteil der militärischen Treibhausgasemissionen während des Betriebs und in der Lieferkette von militärischer Ausrüstung wie Jets, Panzern und Kriegsschiffen entstünden, was nicht klimaneutral möglich sei ([www.spiegel.de/wissenschaft/natur/nato-zwei-prozent-ziel-gefaehrdet-wohl-weltweite-klimaziele-a-ed3b9a93-59c6-4e0d-b063-bc15a4f9508d](http://www.spiegel.de/wissenschaft/natur/nato-zwei-prozent-ziel-gefaehrdet-wohl-weltweite-klimaziele-a-ed3b9a93-59c6-4e0d-b063-bc15a4f9508d)).

Nach Ansicht der Fragestellerinnen und Fragesteller ist die im Sinne des Klimaschutzes dringend gebotene Reduktion der Treibhausgasemissionen durch das Militär ein weiterer Grund für die Notwendigkeit von Abrüstung und einer Außenpolitik, die auf Diplomatie und zivile Konfliktlösung setzt.

### Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Bundesregierung nimmt die Vorbemerkungen der Fragesteller zur Kenntnis. Sie stimmt weder den darin enthaltenen Wertungen zu noch bestätigt sie die darin enthaltenen Feststellungen oder dargestellten Sachverhalte.

1. Wie haben sich die jährlichen CO<sub>2</sub>-Gesamtemissionen der Bundeswehr in den Jahren 2022 und 2023 entwickelt (bitte entsprechend den Jahren getrennt auflisten), und welche Faktoren wurden dafür aus welchen Gründen nicht eingerechnet?

Die Treibhausgas-Gesamtemissionen der Bundeswehr betragen im Jahr 2022 1,77 Millionen Tonnen (Mio. t) CO<sub>2</sub>-Äquivalente und wurden entsprechend der Vorgaben des Basisdatensatzes der Koordinierungsstelle Klimaneutrale Bundesverwaltung (KKB) für die Bundeswehr erhoben und berechnet. Die Fortschreibung der Daten für das Jahr 2023 ist aktuell in Bearbeitung.

Für die Emissionen der Bundeswehr werden die Daten bestehend aus den Scope 1 (direkte) und 2 (indirekte) Emissionen des Greenhouse Gas Protocols (GHG-Protocol) sowie den Emissionen aus den Dienstreisen auch Scope 3 erfasst. Dies wurde nach dem Maßnahmenprogramm Nachhaltigkeit – Weiterentwicklung 2021 – festgelegt.

2. Wie haben sich die jährlichen CO<sub>2</sub>-Gesamtemissionen der Bundeswehr durch die „militärspezifische Mobilität“ in den Jahren 2022 und 2023 entwickelt (bitte entsprechend den Jahren getrennt auflisten)?

Die Treibhausgas-Gesamtemissionen der Bundeswehr aus der militärspezifischen Mobilität betragen im Jahr 2022 0,85 Mio. t CO<sub>2</sub>-Äquivalente und für das Jahr 2023 0,82 Mio. t CO<sub>2</sub>-Äquivalente. Die Berechnung der Treibhausgasemissionen der militärischen Mobilität erfolgte auf Basis der Gesamtkraftstoffverbräuche aller mobilen Systeme inklusive der Bundeswehr Fuhrparkservices GmbH gemäß DIN EN 16258. Damit wurden im Jahr 2023 für die militärspezifische Mobilität ca. 3,4 Prozent weniger Treibhausgase emittiert.

3. Wie haben sich die jährlichen CO<sub>2</sub>-Gesamtemissionen der durch die Bundeswehr genutzten handelsüblichen PKWs bzw. Vans in den Jahren 2022 und 2023 entwickelt (bitte entsprechend den Jahren getrennt auflisten)?

Die Treibhausgas-Gesamtemissionen der durch die Bundeswehr genutzten Pkw/Vans betragen im Jahr 2022 0,163 Mio. t CO<sub>2</sub>-Äquivalente und für das Jahr 2023 0,169 Mio. t CO<sub>2</sub>-Äquivalente. Damit wurden im Jahr 2023 ca. 3,7 Prozent mehr Treibhausgase durch handelsübliche PKW/Van emittiert.

4. Warum erfasst die Bundesregierung bisher auch im fünften Nachhaltigkeitsbericht des Bundesministeriums der Verteidigung (BMVg) und der Bundeswehr nicht die CO<sub>2</sub>-Emissionen bei der Produktion der durch die Bundeswehr in den Teilstreitkräften genutzten Waffensysteme, obwohl die Bundesregierung bereits 2019 ankündigte, aufgrund der wachsenden Bedeutung des Klimaschutzes „entsprechende Daten mit Bezug zum militärischen Auftrag sukzessive in die Nachhaltigkeitsberichterstattung aufzunehmen“ (Antwort zu Frage 3 auf Bundestagsdrucksache 19/15249)?

Die CO<sub>2</sub>-Emissionen bei der Produktion werden gemäß Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) § 4, Anlage 1 dem Sektor Industrie zugeordnet und dort bilanziert.

5. Ist es nach Auffassung der Bundesregierung für eine vollumfängliche Öko- und Klimabilanz des Bundesministeriums der Verteidigung und der Bundeswehr notwendig, neben Scope-1- und Scope-2-Emissionen auch Scope-3-Emissionen zu erfassen, vor dem Hintergrund, dass die Nachhaltigkeitsberichterstattung des BMVg und der Bundeswehr derzeit nur einen Bruchteil der tatsächlichen militärischen CO<sub>2</sub>-Emissionen Deutschlands umfasst, die Schätzungen zufolge deutlich höher bei aktuell rund 10 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> jährlich liegen ([www.ippnw.de/comm/Files/pdfs/Frieden/NATOs\\_Climate\\_CrossfCro.pdf](http://www.ippnw.de/comm/Files/pdfs/Frieden/NATOs_Climate_CrossfCro.pdf)), wenn ja, welche Schlussfolgerung zieht sie hieraus, und wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung bestätigt die in der Fragestellung angeführte Schätzung der militärischen Emissionen nicht. Die Klimabilanz wird nach dem in der Antwort auf die Frage 1 genannten Scopes des GHG-Protocols erstellt. Dies folgt den Regularien des von der Koordinierungsstelle Klimaneutrale Bundesverwaltung (KKB) zur Erstellung einer Klimabilanz festgelegten Datensatzes (§ 15 KSG). Nach dem GHG-Protocol sind nur die Scopes 1 und 2 Emissionen verpflichtend zu erfassen. Mit der Aufnahme der Dienstreisen aus Scope 3 in die Bilanz geht die Bilanzierung schon einen Schritt über das geforderte Maß hinaus. Weitere vorgeschaltete Emissionen werden nach § 4 KSG in anderen Sektoren bilanziert.

6. Mit CO<sub>2</sub>-Emissionen in welcher Höhe rechnet die Bundesregierung durch die eingesetzten Luftfahrzeuge und andere Fahrzeuge der beteiligten Länder im Rahmen des NATO-Manövers „Steadfast Defender“ (bitte nach Gesamtemissionen der jeweiligen Länder aufschlüsseln)?
7. Mit CO<sub>2</sub>-Emissionen in welcher Höhe durch die eingesetzten Luftfahrzeuge und andere Fahrzeuge rechnet die Bundesregierung im Rahmen der deutschen Übung „Quadriga 2024“ im Rahmen des NATO-Manövers „Steadfast Defender“ (bitte nach Gesamtemissionen der jeweiligen Länder aufschlüsseln)?

Die Fragen 6 und 7 werden zusammen beantwortet.

Zu möglichen CO<sub>2</sub>-Emissionen der an den genannten Übungen beteiligten Luftfahrzeugen kann derzeit noch keine Aussage getroffen werden, da diese Übungen noch andauern. Der Bundesregierung liegen keine Informationen zu möglichen CO<sub>2</sub>-Emissionen anderer beteiligter Länder vor.

8. Rechnet die Bundesregierung mit einem Anstieg der Treibhausgasemissionen der Bundeswehr durch die Steigerung der Militärausgaben im Zuge der Zielstellung, das 2-Prozent-Ziel der NATO dauerhaft zu erfüllen (dpa vom 10. November 2023), wenn ja, welche Schlussfolgerungen zieht sie hieraus, und wenn nein, warum nicht?
9. Steht nach Kenntnis der Bundesregierung die dauerhafte Erfüllung des 2-Prozent-Ziels der NATO in einem Widerspruch zu den deutschen Klimazielen ([www.ipnw.de/commonFiles/pdfs/Frieden/NATOs\\_Climate\\_CrossfCro.pdf](http://www.ipnw.de/commonFiles/pdfs/Frieden/NATOs_Climate_CrossfCro.pdf)), wenn ja, welche Schlussfolgerungen zieht sie hieraus, und wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 8 und 9 werden zusammen beantwortet.

Die Reduktionsziele des KSG gelten unabhängig von wechselnden Intensitäten der Streitkräfteaktivitäten und Steigerungen im Verteidigungshaushalt. Das Bundesministerium der Verteidigung und die Bundeswehr haben seit dem international gebräuchlichen Referenzjahr 1990 erhebliche Minderungen bei den Treibhausgasemissionen erreicht und setzen ihre Anstrengungen fort, um ihren Beitrag zur Erreichung der Klimaziele Deutschlands zu leisten. Daher wird kein Widerspruch zwischen der Erfüllung des Zwei-Prozent-Ziels und den deutschen Klimazielen gesehen.

10. Inwieweit ist nach Auffassung der Bundesregierung der Einsatz klimaneutraler synthetischer Kraftstoffe geeignet (Antwort zu Frage 1 auf Bundestagsdrucksache 20/1829), um das Ziel, aus der Bundeswehr bis 2045 eine „klimaneutrale Armee“ zu machen, zu erreichen, vor dem Hintergrund, dass nach Einschätzung von Prof. Dr. Michael Faulde vom Wehrwissenschaftlichen Institut für Werk- und Betriebsstoffe der Bundeswehr E-Fuels aktuell noch knapp und bis zu zehn Mal teurer als herkömmliche Treibstoffe seien, weshalb es auf längere Sicht keinen Mix aus erneuerbaren und fossilen Treibstoffen geben werde ([www.bundeswehr.de/de/aktuelles/meldungen/bestandsaufnahme-wie-nachhaltig-kann-die-e-truppe-sein-5726128](http://www.bundeswehr.de/de/aktuelles/meldungen/bestandsaufnahme-wie-nachhaltig-kann-die-e-truppe-sein-5726128))?

Die referenzierte Originalquelle wurde in der Frage nicht korrekt paraphrasiert. Die Originaltextstelle lautet: „Deshalb werden wir auf längere Sicht einen Mix aus erneuerbaren und fossilen Treibstoffen sehen“. Diese Aussage befindet sich im Einklang mit den aktuellen und perspektivischen Entwicklungen der Energietransformation. Im Rahmen des Markthochlaufs von synthetischen Kraftstoffen, der in der Masse zur Deckung der künftigen zivilen Bedarfe genutzt wird, ist ein Anpassungsprozess der Kosten für erneuerbare Kraftstoffe an die marktüblichen Gegebenheiten zu erwarten.

11. Trifft es nach Kenntnis der Bundesregierung zu, dass Elektroantriebe und Wasserstoff nach dem Stand der Technik auf viele Jahrzehnte keine Option für das Militär sein werden ([www.bundeswehr.de/de/aktuelles/meldungen/bestandsaufnahme-wie-nachhaltig-kann-die-truppe-sein-5726128](http://www.bundeswehr.de/de/aktuelles/meldungen/bestandsaufnahme-wie-nachhaltig-kann-die-truppe-sein-5726128)), wenn ja, welche Schlussfolgerungen zieht sie hieraus, und wenn nein, warum nicht?

Elektro- und Wasserstoffantriebe stellen aufgrund der geforderten Leistungsprofile militärischer mobiler Systeme lediglich eine Option für Nischenanwendungen dar. In der Konsequenz sind auch künftig Verbrennungskraftmaschinen und Flüssigkraftstoffe für den Erhalt der Fähigkeiten der Streitkräfte erforderlich.

12. Trifft es nach Kenntnis der Bundesregierung zu, dass der Großteil der militärischen Treibhausgasemissionen während des Betriebs und in der Lieferkette von militärischer Ausrüstung wie Jets, Panzern und Kriegsschiffen entstehen ([www.spiegel.de/wissenschaft/natur/nato-zwei-prozent-ziel-gefaehrdet-wohl-weltweite-klimaziele-a-ed3b9a93-59c6-4e0d-b063-bc15a4f9508d](http://www.spiegel.de/wissenschaft/natur/nato-zwei-prozent-ziel-gefaehrdet-wohl-weltweite-klimaziele-a-ed3b9a93-59c6-4e0d-b063-bc15a4f9508d)), wenn ja, welche Schlussfolgerungen zieht sie hieraus, und wenn nein, warum nicht?

Zu den Treibhausgasemissionen während der Lieferkette können keine Aussagen getroffen werden, da diese in anderen Sektoren laut KSG erfasst werden, auf die Antwort zu Frage 4 wird verwiesen. Im Jahr 2022 entstanden 1,03 Mio. t CO<sub>2</sub>-Äquivalente durch den Liegenschaftsbetrieb der Bundeswehr, der Bereich der Mobilität inklusive Fuhrpark verursachte 0,68 Mio. t. Durch den Einsatz synthetischer Kraftstoffe wird die Bundeswehr sukzessive den Ausstoß von Emissionen verringern.

13. Trifft es nach Kenntnis der Bundesregierung zu, dass sich die Bundeswehr weder jetzt noch bis 2050 aus ihrer Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen lösen kann ([www.spiegel.de/wissenschaft/natur/nato-zwei-prozent-ziel-gefaehrdet-wohl-weltweite-klimaziele-a-ed3b9a93-59c6-4e0d-b063-bc15a4f9508d](http://www.spiegel.de/wissenschaft/natur/nato-zwei-prozent-ziel-gefaehrdet-wohl-weltweite-klimaziele-a-ed3b9a93-59c6-4e0d-b063-bc15a4f9508d)), wenn ja, welche Schlussfolgerungen zieht sie hieraus, und wenn nein, warum nicht?

Aufgrund der Anforderungen an die Fähigkeiten der Streitkräfte benötigen militärische Systeme Energieträger mit höchsten Energiedichten, die einfach zu transportieren, zu lagern sowie NATO-weit interoperabel sind. Unter den im Rahmen der Energiewende aktuell und perspektivisch zur Verfügung stehenden Alternativen zu fossilen Energieträgern stellen synthetische Kraftstoffe einen militärisch geeigneten Ersatz dar. Derartige Kraftstoffe werden auch im zivilen Umfeld künftig für schwer bzw. nicht elektrifizierbare Anwendungen benötigt, wie sie etwa im Bereich der Luft- und Seefahrt anzutreffen sind. Mit perspektivisch zunehmender Marktverfügbarkeit synthetischer Kraftstoffe und deren Nutzung eröffnet sich dem militärischen Bereich entlang des gesamtgesellschaftlichen Transformationsprozesses der Energiewende die Möglichkeit zur Abkehr von fossilen Kraftstoffen.

14. Wie viele Flugstunden wurden in den Jahren seit einschließlich 2022 von den fliegenden Einheiten der Luftwaffe, des Heeres und der Marine auf den verschiedenen Flugzeugen und Hubschraubern absolviert (bitte nach Jahr und Luftfahrzeugen aufschlüsseln)?

In den angehängten Tabellen werden alle Luftfahrzeuge der Teilstreitkräfte Heer, Luftwaffe und Marine mit in den Jahren 2022 und 2023 erfolgten Flugstunden aufgeführt.

Für das Jahr 2024 liegen bisher nur anteilige Daten vor, deshalb sind diese nicht mit den Gesamtjahreszahlen vergleichbar.

## Flugstunden pro Jahr der Teilstreitkraft Heer

<b>Luftfahrzeugmuster</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>
TIGER	2.897	3.536
NH90	5.801	6.081
H145 LUH SAR	3.557	3.127
EC135 SHS T1	6.550	6.249
EC135 LUH T3	4.302	5.260
Bell 206	1.797	1.629

## Flugstunden pro Jahr der Teilstreitkraft Luftwaffe

<b>Luftfahrzeugmuster</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>
EUROFIGHTER	14.592	14.771
TORNADO	6.422	6.140
A400M	8.055	9.235
C-130J	533	1.782
CH-53	4.586	4.877
H145M LUH SOF	3.517	3.487
A320-Familie	1.623	2.021
A350	476	950
A340	832	298
G5000/G6000	2.535	2.929
COUGAR	739	615
A319 OH	375	239

## Flugstunden pro Jahr der Teilstreitkraft Marine

<b>Luftfahrzeugmuster</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>
P-3C ORION	1.634	950
Do 228	1.412	1.412
Mk 88A SEA LYNX	2.758	1.961
Mk 41 SEA KING	1.079	862
NH 90 NTH SEA LION	1.271	1.759

15. Wie viele Übungsstunden absolvierten die Pilotinnen und Piloten im Eurofighter der Bundeswehr insgesamt über Deutschland und im internationalen Luftraum in den Jahren seit einschließlich 2022?

Mit dem Waffensystem EUROFIGHTER absolvierten Pilotinnen und Piloten über Deutschland und im internationalen Luftraum insgesamt im Jahr 2022 14.592 Übungsflugstunden sowie im Jahr 2023 14.771 Übungsflugstunden.

16. Wie viele Übungsstunden absolvierten die Pilotinnen und Piloten im Tornado der Bundeswehr insgesamt über Deutschland und im internationalen Luftraum in den Jahren seit einschließlich 2022?

Mit dem Waffensystem TORNADO absolvierten Pilotinnen und Piloten über Deutschland und im internationalen Luftraum insgesamt im Jahr 2022 6.422 Übungsflugstunden sowie im Jahr 2023 6.140 Übungsflugstunden.

17. Wie hat sich der militärische Treibstoffverbrauch der fliegenden Einheiten der Luftwaffe, des Heeres und der Marine in den Jahren seit einschließlich 2022 entwickelt?

Die einzelnen Zahlen sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen.

<b>Teilstreitkraft</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>Einheit</b>
Luftwaffe	183.434	176.059	cbm
Heer	7.501	7.863	cbm
Marine	5.862	3.242	cbm

18. Wie haben sich der Energieverbrauch und die Energiekosten für den Betrieb der Liegenschaften und Einrichtungen der Bundeswehr in den Jahren seit einschließlich 2022 entwickelt (bitte nach Gesamtverbrauchsmengen und Gesamtsummen, absolut und witterungsbereinigt, sowie nach den Energiesegmenten Strom, Erdgas, Fernwärme und Heizöl aufschlüsseln)?

Die einzelnen Zahlen sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen.

	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>Einheit</b>
Gesamtenergieverbrauch	4,104	3,682	TWh
Energieverbrauch Strom	0,976	1,008	TWh
Energieverbrauch Wärme (absolut)	3,128	2,674	TWh
Energieverbrauch Wärme (witterungsbereinigt)	2,980	2,816	TWh
davon			
Erdgas	2,031	1,458	TWh
Fernwärme	0,549	0,463	TWh
Heizöl	0,328	0,549	TWh
Ausgaben Gesamt	344	366	Mio. Euro
Strom	198	186	Mio. Euro
Wärme	146	180	Mio. Euro

Zu den Daten für die Jahre 2019 bis 2021 wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 15 auf Bundestagsdrucksache 20/1829 verwiesen. Die Daten für das Jahr 2023 liegen noch nicht vollständig vor und werden derzeit im Rahmen der Erstellung des Energieberichtes der Bundeswehr zusammengefasst und ausgewertet.

Zur Wärmeversorgung der Bundeswehr-Liegenschaften werden außer Erdgas, Fernwärme und Heizöl auch weitere Heizmedien wie Holzhackschnitzel, Pellets und Solarthermie eingesetzt.



19. Wie hoch waren der jährliche Energieverbrauch und die Energiekosten der Bundeswehr bei den jeweiligen Auslandseinsätzen in den Jahren seit einschließlich 2022 (bitte nach Einsatzgebiet bzw. Mandat, Jahren und Kosten aufschlüsseln)?

Die einzelnen Zahlen sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen.

<b>Zeitraum</b>		<b>UNIFIL</b>	<b>MINUSMA</b>	<b>CD/CB-I</b>
2022	Energiekosten in Euro	150.047,24	2.589.544,07	
	Jahresmenge in Liter	95.966	11.079.339	840.000
2023	Energiekosten in Euro	146.872,90	2.852.286,58	
	Jahresmenge in Liter	108.437	7.216.605	880.000
bis Februar 2024	Energiekosten in Euro		316.920,73	
	Jahresmenge in Liter		154.000	100.000

Die Tabelle zeigt die Energieverbräuche und -kosten des Liegenschaftsbetriebes der Bundeswehr in den Einsätzen aufgeschlüsselt nach Einsatzgebiet und ab dem Jahr 2022. Mit vertretbarem Aufwand konnten ausschließlich die Energieverbräuche für die Einsätze MINUSMA, UNIFIL und COUNTER DAESH/CAPACITY BUILDING IRAQ (CD/CB-I) sowie die Energiekosten für UNIFIL und den Standort Niamey/MINUSMA ermittelt werden.

20. Wie haben sich die Kosten und der Verbrauch für Betriebsstoffe (für den Betrieb der Waffensysteme in Form von Flug-, Schiffs- und Bodenkraftstoffen einschließlich Schmiermitteln) in den Jahren 2022, 2023 und bis zum aktuellen Stichtag im Jahr 2024 entwickelt (bitte inklusive Kraftstoffe der Bundeswehr Fuhrpark GmbH und Energieverbrauch und Energiekosten im Einsatz angeben)?

Die Kraftstoffverbräuche und Kosten für die Jahre 2022 und 2023 sind in der folgenden Tabelle aufgelistet.

<b>Produkt [Einheit]</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>
Schmierfette [kg]	17.433	16.062
Schmieröle [Liter]	668.643	715.221
Kraftstoffe [m <sup>3</sup> ]	326.682	315.487
Gesamtpreis Schmierstoffe [Euro]	2.908.256	3.256.121
Gesamtpreis Kraftstoffe [Euro]	406.495.134	321.928.090

Die Preise für Schmierstoffe sind als Nettopreise angegeben.

Die Kraftstoffpreise sind inklusive etwaiger Umsatzsteuer und Energiesteuer angegeben, sofern diese die Bundeswehr endgültig belastet, d. h. nicht im Rahmen eines gesonderten Verfahrens durch das Finanzamt oder den Zoll erstattet werden kann.

Von der BwFuhrparkService GmbH liegen Teilabrechnungen für das Jahr 2024 folgend vor.

	<b>Verbrauch in Litern</b>	<b>Kosten in Euro</b>
Benzin (Januar/Februar 2024)	838.378,44	1.295.622,28
Diesel (Januar/Februar 2024)	5.488.042,08	8.110.742,27

Die Werte entstammen der Abrechnung der DKV-Tankkarten, welche für die Kraftstoffversorgung der Fahrzeuge der BwFPS GmbH eingesetzt werden. Die

Abrechnung findet zeitverzögert statt. Aus diesem Grund können für den aktuell laufenden Monat März noch keine Werte geliefert werden.

Zu den Kosten des Energieverbrauchs der Liegenschaften in den Einsätzen wird auf die Antwort zu Frage 19 verwiesen.



