

Nationalrat

03.3128

Interpellation [Freund]-Borer

Transparenz über die Lufttransporte für Amtsträger und Amtsstellen

Wortlaut der Interpellation vom 20. März 2003

Im Interesse einer sachlichen Offenlegung bitte ich den Bundesrat um eine Aufstellung über die ausgeführten Lufttransportleistungen in den Jahren 2001 und 2002, woraus Folgendes ersichtlich ist:

1. Wie viele Flüge wurden vom Lufttransportdienst des BAZL (STAC) organisiert?
2. Wie viele Flüge wurden von der Luftwaffe übernommen?
3. Wie viele Flüge wurden durch Dritte ausgeführt?
4. Wie verteilen sich diese Flüge auf die berechtigten Personen nach "Verordnung über die Lufttransportdienste des Bundes"?
5. Wie viele Flugtransportleistungen wurden für andere Departemente organisiert?
6. Wie viele Flugtransportleistungen wurden durch Dritte ausgeführt?
7. Welche Kosten entstehen durch die Einmietung durch Dritte?
8. Wo sieht er Einsparmöglichkeiten?

Mitunterzeichnende

Baader Caspar, Baumann J. Alexander, Bigger, Binder, Borer, Bortoluzzi, Dunant, Fattebert, Fehr Hans, Fehr Lisbeth, Föhn, Hess Peter, Kaufmann, Keller, Kunz, Laubacher, Leu, Mathys, Maurer, Mörgeli, Oehrli, Pfister Theophil, Scherer Marcel, Schibli, Schlüer, Schmied Walter, Seiler, Speck, Stahl, Walter Hansjörg, Zuppiger (31)

Begründung

Im Zusammenhang mit dem Kauf eines neuen Bundesrats-Flugzeuges wurde in den Medien von Rivalitäten in Bezug auf zivile Flugdienste zwischen dem BAZL und der Luftwaffe berichtet. Ebenso wird gegen das BAZL der Vorwurf erhoben, es miete bei Auslastung der zivilen Bundesflotte primär immer private Flugzeuge ein, auch dann, wenn die militärische Transportkapazität noch nicht ausgelastet sei. Es werden Doppelspurigkeiten, Leerläufe und Mehrkosten von mehreren Millionen Franken jährlich beklagt, welche offensichtlich auf diese seit Jahren bestehenden Animositäten zurückzuführen sind.

Immer wieder entflammt in der Öffentlichkeit auch die Diskussion über das Ausmass der Lufttransporte unserer Landesregierung. Es kommt dabei sehr oft zu wilden Spekulationen über die "Vielfliegerei" und die "Privatflüge" von einzelnen Bundesräten und Amtsdirektoren.

Im Hinblick auf eine allfällige Beschaffung von Transportflugzeugen für das VBS kursieren wilde Gerüchte über den Umfang der Lufttransportleistungen, die angeblich vom STAC für andere Departemente organisiert werden, resp. von Dritten eingemietet werden und durch Amtsstellen (insbesondere DEZA) selber organisiert werden.

Antwort des Bundesrates

Einleitende Bemerkungen

Wegen des sehr gedrängten Terminplans und der vielen Verpflichtungen, die Bundesrätinnen und Bundesräte haben, sind sie darauf angewiesen, bei Bedarf den Lufttransportdienst in Anspruch zu nehmen. Die Rahmenbedingungen sind in der seit 1. Januar 2002 geltenden Verordnung über die

Lufttransportdienste des Bundes (SR 172.010.331) festgehalten. Diese regelt die Organisation und die Kompetenzen der Lufttransportdienste des Bundes, bezeichnet die Personen und Stellen, welche berechtigt sind, den Dienst in Anspruch zu nehmen, und legt das Verfahren für die Erteilung der Transportaufträge fest. Lufttransporte im Auftrag des VBS werden durch den Lufttransportdienst der Luftwaffe (LT LW), Lufttransporte im Auftrag anderer Departemente durch den beim BAZL angegliederten STAC durchgeführt. Für die organisatorischen Belange der Lufttransporte sind die Einsatzleitstellen des LT LW und des STAC verantwortlich. Sie bestimmen die zum Einsatz gelangenden Mittel. Dabei berücksichtigen sie die festgelegten Prioritäten, die operationellen Kriterien, die Verfügbarkeit der Luftfahrzeuge sowie Sicherheits-, Wirtschaftlichkeits- und Zweckmässigkeitsaspekte.

Innerhalb der Rahmenbedingungen der genannten Verordnung ist es jedem Bundesratsmitglied freigestellt, in welchem Umfang es den Lufttransportdienst in Anspruch nimmt. Die Kosten für diese Dienstleistungen relativieren sich in zweifacher Hinsicht: einerseits entstehen durch die Zeiterparnis und grössere Flexibilität der Bundesratsmitglieder auch Kosteneinsparungen, andererseits ergeben sich aus dem Lufttransportdienst sowohl beim BAZL als auch bei der Luftwaffe auch Synergien mit anderen Aufgaben dieser Amtsstellen.

Seit Januar 2003 war die Frage der Zusammenlegung der beiden Lufttransportdienste Gegenstand von Abklärungen. Geprüft wurden zwei Varianten: Beibehaltung der heutigen Struktur unter Schaffung einer gemeinsamen Einsatzleitstelle oder Zusammenlegung der beiden Lufttransportdienste. Der Bundesrat hat sich am 19. Dezember 2003 für die Variante der Fusion entschieden.

Im Interesse der Transparenz und um eine bessere Einordnung zu erlauben, ist nachstehend die Anzahl Flüge pro Departement seit dem Jahr 1995 aufgeführt. Die Zahlen geben Aufschluss über die Anzahl Flüge, die vom STAC organisiert wurden, nicht aber über die entstandenen Kosten. Diese sind abhängig von der Art des benutzten Fluggerätes, von der Dauer und der Distanz des Fluges. Eine genaue Aufstellung der Vollkosten ist zurzeit in Erarbeitung. Wegen der in der erwähnten Verordnung geregelten Aufgabenteilung zwischen dem LT LW und dem STAC führt der STAC seit 1. Januar 2002 keine Flüge mehr im Auftrag des VBS aus. Aufgrund der Fragestellung der Interpellation (Frage 5) sind somit die Flüge im Auftrag des VBS ab 1.1.2002 grundsätzlich nicht aufgeführt. Der im Jahre 2002 für das VBS ausgeführte Flug erfolgte ausnahmsweise, weil das für den Transport vorgesehene Flugzeug des LT LW wegen einer technischen Panne ausfiel. Dass Amtsstellen Lufttransportleistungen selbst organisieren, ist gemäss der genannten Verordnung nicht ausgeschlossen. Die Praxis zeigt aber, dass von dieser Möglichkeit nicht Gebrauch gemacht wird, sondern ausnahmslos die Dienste der beiden Einsatzleitstellen beansprucht werden.

1. Wie viele Flüge wurden vom Lufttransportdienst des BAZL (STAC) organisiert?

1995:	257 Flüge
1996:	254 Flüge
1997:	291 Flüge
1998:	292 Flüge
1999:	318 Flüge
2000:	338 Flüge
2001:	238 Flüge
2002:	285 Flüge

Wie viele Flüge wurden von der Luftwaffe übernommen?

2001:	21 Flüge	(8 Flüge Falcon – 50 / 13 Flüge Superpuma)
2002:	23 Flüge	(15 Flüge Falcon – 50 / 8 Flüge Superpuma)

2. Wie viele Flüge wurden durch Dritte ausgeführt?

2001:	73 Flüge	29 Flüge Falcon – 900 18 Flüge Falcon – 2000 18 Flüge Falcon – 20 8 Flüge Citation + Learjet
		<hr/> 73 Flüge
2002:	54 Flüge	34 Flüge Falcon – 900 2 Flüge Falcon – 2000 2 Flüge Falcon – 20 16 Flüge Citation + Learjet
		<hr/> 54 Flüge

Lufttransporte durch Dritte erfolgen nur, wenn aus Kapazitätsgründen keine Flugzeuge des STAC oder der Luftwaffe verfügbar sind oder die Transportkapazität dieser Flugzeuge nicht ausreicht.

3. Wie verteilen sich diese Flüge auf die berechtigten Personen nach "Verordnung über die Lufttransportdienste des Bundes"?

Flüge STAC

2001:	236	Flüge für Bundesräte	(99,1%)
	2	Flüge im Auftrag von Bundesräten	(0,9%)
2002:	277	Flüge für Bundesräte	(96,9%)
	8	Flüge im Auftrag von Bundesräten	(3,1%)

Flüge Luftwaffe

2001:	8	Flüge für Bundesräte	(38,1%)
	13	Flüge im Auftrag von Bundesräten	(61,9%)
2002:	15	Flüge für Bundesräte	(65,2%)
	8	Flüge im Auftrag von Bundesräten	(34,8%)

4. Wie viele Flugtransportleistungen wurden für andere Departemente organisiert?

1995:	
EDA	75 Flüge
EDI	9 Flüge
EFD	8 Flüge
EJPD	42 Flüge
EVD	51 Flüge
EVED	63 Flüge
EMD (Präsidialjahr)	9 Flüge

1996:	
EDA	70 Flüge
EDI	8 Flüge
EFD	4 Flüge
EJPD	51 Flüge
EVD (Präsidualjahr)	60 Flüge
EVED	10 Flüge
EMD	51 Flüge

1997:	
EDA	79 Flüge
EDI	11 Flüge
EFD	12 Flüge
EJPD (Präsidualjahr)	70 Flüge
EVD	35 Flüge
EVED	21 Flüge
EMD	63 Flüge

1998:	
EDA (Präsidualjahr)	79 Flüge
EDI	6 Flüge
EFD	13 Flüge
EJPD	68 Flüge
EVD	58 Flüge
UVEK	24 Flüge
VBS	44 Flüge

1999:	
EDA	70 Flüge
EDI (Präsidualjahr)	9 Flüge
EFD	16 Flüge
EJPD	94 Flüge
EVD	54 Flüge
UVEK	12 Flüge
VBS	63 Flüge

2000:	
EDA	82 Flüge
EDI	14 Flüge
EFD	10 Flüge
EJPD	105 Flüge
EVD	63 Flüge
UVEK	9 Flüge
VBS (Präsidualjahr)	55 Flüge

2001:	
EDA	55 Flüge
EDI	5 Flüge
EFD	11 Flüge
EJPD	71 Flüge
EVD	40 Flüge
UVEK (Präsidentialjahr)	41 Flüge
VBS	13 Flüge
Andere	2 Flüge (BAZL, BAP)

2002:	
EDA	51 Flüge
EDI	7 Flüge
EFD (Präsidentialjahr)	30 Flüge
EJPD	83 Flüge
EVD	68 Flüge
UVEK	31 Flüge
VBS	1 Flug
Gesamtbundesrat	6 Flüge
Andere	8 Flüge (BAZL, OZD, BK, Premierminister Belgien)

5. Wie viele Flugtransportleistungen wurden durch Dritte ausgeführt?

Siehe die Antwort zu Frage 3.

6. Welche Kosten entstehen durch die Einmietung durch Dritte?

VIP TRANSPORT 2001			VIP TRANSPORT 2002		
1. Quartal 2001:	Fr.	385'775.40	1. Quartal 2002:	Fr.	164'229.55
2. Quartal 2001:	Fr.	391'950.50	2. Quartal 2002:	Fr.	685'186.85
3. Quartal 2001:	Fr.	152'844.50	3. Quartal 2002:	Fr.	93'910.95
4. Quartal 2001:	Fr.	384'441.25	4. Quartal 2002:	Fr.	100'189.55
<hr/>			<hr/>		
Total 2001:	Fr.	1'315'011.65	Total 2002:	Fr.	1'043'516.90

Bemerkung: Ab dem 3. Quartal 2002 wurde die neue Citation Excel des BAZL operativ eingesetzt.

8. Wo sieht er Einsparmöglichkeiten? Entscheid des Bundesrates vom 19.12.03.

Ab Januar 2003 war eine Arbeitsgruppe "Überprüfung der Lufttransportdienste des Bundes" unter der Federführung der Eidgenössischen Finanzverwaltung und je einem Vertreter aus dem BAZL und der Luftwaffe eingesetzt. Diese Arbeitsgruppe hatte zusammengefasst den Auftrag, zu untersuchen, ob und wenn ja welche finanziellen und wirtschaftlichen Vorteile aus einer Zusammenlegung der beiden Lufttransportdienste resultieren würden. Sie berichtete den Departementschefs des VBS, des UVEK und des EFD im Herbst 2003 über die Ergebnisse der Untersuchung und unterbreitete wie erwähnt zwei Vorschläge für das weitere Vorgehen.

Der Bundesrat entschied sich am 19. Dezember 2003 für die Zusammenlegung der beiden Lufttransportdienste. Die gesamte Verantwortung für die Lufttransporte des Bundes wird neu dem VBS bzw. dem LT LW übertragen. Das VBS wurde beauftragt, die Fusion zusammen mit dem UVEK umzusetzen. Das VBS wurde weiter beauftragt, zu prüfen, ob die Sicherheitsanforderungen reduziert werden sollen. Dabei geht es unter anderem darum abzuklären, ob Lufttransporte auch mit einmotorigen Helikoptern durchgeführt werden könnten. Bisher erfolgen diese beim STAC aus Sicherheitsgründen ausschliesslich mit zweimotorigen Helikoptern.

Weiter wurde eine Arbeitsgruppe aus EFD, EDA, VBS und UVEK beauftragt, ein Modell für eine Kostenrechnung mit Proforma-Verrechnung zu entwickeln und dem Bundesrat zu unterbreiten. EFD und VBS wurden schliesslich beauftragt, die Berechtigung für die Benützung der Lufttransportdienste des Bundes zu überprüfen und gegebenenfalls Anpassungen zu beantragen.