

15. Mai 2007

ANFRAGE

der Abgeordneten Murauer
Kolleginnen und Kollegen
an den Bundesminister für Landesverteidigung
betreffend finanzieller Schaden für die Republik Österreich durch das Verhalten des
Bundesministers für Landesverteidigung in der Frage der Anschaffung von
Luftraumüberwachungsflugzeugen

Bundesminister Darabos hat wiederholt erklärt, aus dem Eurofighter-Kaufvertrag der Republik Österreich aussteigen zu wollen. Desgleichen hat er immer wieder betont, die Flugzeuge nicht in Österreich landen lassen zu wollen, sondern diese in Deutschland zu belassen. Dies ist allerdings mit hohen Kosten für die Republik Österreich verbunden. So müssen rund 60 Mann mit einem Transportflugzeug Hercules C 130 des österreichischen Bundesheeres für einige Monate nach Manching verlegt werden; dafür fallen laut Schätzungen rund 2,3 Mio. € an. Da die Übergabe des ersten Eurofighters bereits für Mitte Mai geplant ist, diese Flugzeuge laut Ministerweisung aber erst frühestens im November in Österreich landen dürfen, sind somit Kosten für fünf Monate zu kalkulieren, dies bedeutet, dass die Transportflugzeuge, weiters die Pilatus Porter und jede Menge Kraftfahrzeuge zwischen Zeltweg und Manching pendeln müssen, da die österreichischen Piloten nicht auf deutschen Flugsimulatoren üben dürfen, sondern ihre Übungsstunden auf dem Simulator in Zeltweg abwickeln müssen. Auch das Zusammenspiel des ground system mit den Eurofightern kann daher nicht in Österreich zuverlässig erprobt werden. Insgesamt führt dies zu einem immensen Schaden für die Republik Österreich.

Es sind daher im Zusammenhang mit der Beschaffung von Luftraumüberwachungsflugzeugen nicht nur die Fragen der Konsequenzen eines Ausstiegs und der frustrierten Aufwendungen für den Eurofighter von Interesse, sondern auch, was eigentlich unter Abfangjägern zu verstehen ist, welche Alternativen es gibt und wie Bundesminister Darabos eine Luftraumüberwachung ansonsten sicherzustellen gedenkt. Dies ist umso mehr notwendig, als die Anfragebeantwortung zur Anfrage 427/J von Minister Darabos, insbesondere was die Frage der Sicherstellung einer lückenlosen Luftraumüberwachung nach Auslaufen der Übergangslösung mit den Schweizer Flugzeugen F 5 Tiger anbelangt, komplett unzufrieden stellend war. Insbesondere ist es völlig klar, dass bei einer kurzfristigen Änderung auf andere Luftraumüberwachungsflugzeuge weder das System am Boden noch die Piloten ausreichend geschult werden können. Dies ist aber notwendig, da die verschiedenen Komponenten der Luftraumüberwachung reibungslos zusammenarbeiten müssen.

Die unterzeichneten Abgeordneten stellen daher an den Bundesminister für Landesverteidigung folgende

Anfrage:

1. Wie hoch sind die Gesamtkosten für Österreich, wenn wir die ersten Eurofighter nicht in Zeltweg landen lassen, sondern diese in Manching oder irgendwo anders in Deutschland bleiben müssen (bitte nach Kosten für Personal, Geräte, Transport, Unterkunft und Verpflegung aufschlüsseln)?

2. Wie viele Mann müssen nach Manching verlegt werden, um den Eurofighter – wie von Ihnen geplant – dort betreiben zu können?
3. Welche Gerätschaften sind für diese Verlegung nach Manching notwendig?
4. Finden diese Kosten im Budget des BMLV Deckung?
Wenn ja, unter welchem VA-Ansatz?
5. Haben Sie schon diesbezüglich Kontakt mit Deutschland aufgenommen?
6. Was ist Inhalt dieser Vereinbarungen oder Gespräche mit Vertretern Deutschlands?
7. Sie haben mehrfach ausgeführt – ja sich dafür verbürgt - dass die Eurofighter nicht vor November in Österreich landen werden. Können Sie ausschließen, dass noch vor November 2007 Eurofighter hier in Österreich landen werden?
8. Gemäß Kaufvertrag mit ‚Eurofighter GmbH‘ ist der Erfüllungsort Zeltweg. Wann und wo sollen jeweils die Abnahmen der Luftfahrzeuge stattfinden?
9. Laut Expertenmeinungen aus dem Bundesministerium für Finanzen fällt die Mehrwertsteuer für den Eurofighter an, wenn das Flugzeug in Deutschland länger als drei Monate verbleibt, ohne zuvor zum Erfüllungsort nach Zeltweg gebracht worden zu sein. Was werden Sie unternehmen, damit keine Mehrwertsteuer anfällt?
10. Haben Sie ausreichend geprüft, dass keine Mehrwertsteuer anfällt?
11. Im Fall des Verbleibs der ersten Eurofighter in Deutschland sind die Flugzeuge dann gegen Zerstörung, Beschädigung oder ähnliches versichert?
12. Wenn ja, was macht diese Versicherung an Kosten aus?
13. Wenn nein, wie rechtfertigen Sie das Risiko, sollte mit den Luftraumüberwachungsflugzeugen etwas Unvorhergesehenes passieren?
14. Werden die österreichischen Eurofighter in Deutschland von österreichischen Piloten geflogen?
15. Wie sehen dementsprechende Haftungsregelungen aus?
16. Wie hoch ist im Falle eines Ausstiegs aus dem Vertrag der Eurofighter-spezifische frustrierte Aufwand?
17. Wie viele Mann-Stunden sind spezifisch für die Beschaffung, Vorbereitung und Inbetriebnahme des Gesamtsystems Eurofighter bereits angefallen?
18. Wie hoch sind die Kosten für den Simulator, der im Fall eines Ausstiegs aus dem Eurofighter-Kaufvertrag ebenso sinnlos geworden ist?
19. Welche sonstigen Eurofighter-spezifischen Aufwendungen sind bis jetzt getätigt worden?

20. Hat auch bereits Bundeskanzler Gusenbauer Gespräche mit Vertretern von EADS oder Eurofighter GmbH geführt?
Wenn ja, mit wem und was war Inhalt dieser Gespräche?
21. In wie weit ist es problematisch, wenn auf der einen Seite Beamte des BMLV nach wie vor den Auftrag haben, den Eurofighter einzuführen, auf der anderen Seite eine Task Force aufgrund ihrer Weisung arbeitet, die laut mündlicher Aussage den Auftrag hat: „Hauptziel bleibt der Totalausstieg“? Wie schließen Sie finanziellen Schaden durch Irrtümer, Fehlannahmen oder Unkenntnis dieser schwer desorientierten bzw. in permanenter Konfliktsituation arbeitenden Mitarbeiter aus?
22. Haben Sie gehört oder goutiert, bzw. können Sie ausschließen, dass Mitarbeiter der Projektgruppe „Eurofighter“ von Kabinettsmitarbeitern oder Angehörigen der „Task Force“ verbal gedroht wird?
23. Sie haben in der Öffentlichkeit ihre Ablehnung des Eurofighters dahingehend begründet, dass dieser „für den Luftkrieg konzipiert“ sei. Welche Spezifikationen bzw. Leistungen müssen dem gemäß Alternativlösungen bieten bzw. dürfen jene ausdrücklich nicht bieten, um für Sie als Alternative in Frage zu kommen?
24. Welche Flugzeugtypen sind nach Erkenntnissen Ihres Ressorts nicht für den Luftkrieg konzipiert worden und kommen Ihrer Meinung nach daher in Frage? Welche kommen im Gegenzug für Sie nicht in Frage?
25. Gibt es ein Pflichtenheft und/oder Leistungsbestimmungen für diese Alternativvarianten?
26. Es liegen Ihnen laut eigener Aussage mehrere Alternativen vor. Wie erfolgte die Anbotseinholung für diese Alternativen?
Welche Alternativangebote liegen Ihnen vor?
27. Welches Vergabeverfahren ist vorgesehen, um aus diesen Angeboten einen Bieter zu wählen?
28. Wie hoch sind die Kosten einer Neuausschreibung?
29. Welche Lizenzen würden für diese Alternativvarianten erforderlich, wie hoch sind die Kosten für diese und wie lange dauert die Beschaffung dieser Lizenzen?
30. Erfolgt die bisherigen Kontakte mit alternativen Anbietern über Treffen mit Angestellten der Herstellerfirmen oder mit von jenen beauftragten Repräsentanten bzw. Lobbyisten?
31. Sind die Mindestanforderungen ihrer Alternativvariante bezüglich ihrer Anzahl, ihrer Verfügbarkeit (in Flugstunden pro Jahr), der Anzahl der Piloten, der Systemlebensdauer in Jahren und der Fähigkeit, Luftraumsicherungsoperationen durchzuführen, qualitativ und quantitativ höherwertig, gleichwertig oder minderwertig verglichen mit dem Eurofighter (18 Maschinen; 1.800 Stunden/Jahr; 23 Piloten; 40+ Jahre; Luftraumsicherung für 4-6 Wochen/Jahr)?

32. Sind Sie bereits im Gespräch mit Vertretern anderer Lieferfirmen betreffend eine Übergangslösung für 2008 anstelle der Eurofighter?
Wenn ja, mit welchen Firmen?
33. Haben Sie schon mit Vertretern der Firma SAAB z.B. betreffend einer Lieferung des Gripen Kontakt aufgenommen?
Wenn ja, mit wem?
Was war Inhalt dieser Gespräche?
34. Wie hoch sind derartige Kosten für den Ankauf von alternativen Flugzeugen?
35. Ein Stehsatz von Ihnen lautet, auch eine Reduktion der Stückzahlen anzustreben. Gibt es zu „weniger als 18 Flugzeugen“ ein operatives Konzept bzw. ein Logistikkonzept?
36. Wie viele Flugzeuge benötigen wir laut operativ-taktischem Konzept für eine effektive Luftraumüberwachung?
37. Wie viele Abfangjäger befinden sich nach diesem Konzept jeweils in der Regelwartung, wie viele benötigen wir für die Luftraumüberwachung im Normbetrieb und wie viele für Luftraumsicherungsoperationen im Anlassfall?
38. Wie ist der Sachstand bei der Pilotenausbildung?
39. Wann stehen wie viele Piloten für welche Luftraumüberwachungsflugzeuge zur Verfügung (bitte genau aufschlüsseln)?
40. Wie ist der Sachstand bei der Technikerausbildung für das System Eurofighter?
41. Wie ist der Sachstand bei der Infrastruktur betreffend Betrieb der Eurofighter in Österreich?
42. Wie ist der Sachstand bei der Ersatzteilbevorratung?
Welche Ersatzteile sind bereits geordert, wie hoch sind dafür die Kosten?
43. Wie ist der Sachstand bei den Support-Verträgen?
44. Wie lange dauern die gesamten Vorbereitungsarbeiten, um ein neues Luftraumüberwachungssystem – wie die Beschaffung des Eurofighter – in Österreich einführen und betreiben zu können?
45. Laut BMLV ist mit 1. Juli 2008 die Vollübernahme der Luftraumüberwachung durch die Eurofighter geplant. Derartige Beschaffungen stellen langjährige Projekte dar. Wie gedenken Sie im Fall eines Vertragsausstieges die Luftraumüberwachung ab Juli 2008 lückenlos und mit gleicher Qualität zu bewerkstelligen?
46. Wie wollen Sie die Luftraumüberwachung während der Fußball-Europameisterschaft sicherstellen?
Reichen dafür die F 5 allein aus?
Wie gehen Sie vor, wenn daneben noch weitere Luftraumsicherungsaufgaben anfallen?
47. Wann erfolgt der update der SAAB 105 OE?

48. Ist dieser schon eingeleitet?

49. Wie hoch sind die Kosten für diesen update?

50. Für welchen Zeitraum stehen die SAAB 105 OE nach dem update noch zur Verfügung?

Jochen Pöck

Christoph Wainig

Murauer

Karl P. C.
Fremont Karl