

XXV.GP.-NR  
22 /J  
15. Nov. 2013

## ANFRAGE

des Abgeordneten DI Deimek  
und weiterer Abgeordneter  
an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie  
betreffend die Anschaffung und Nutzung eines Business Jet für Reisen der  
Geschäftsführung der Austro Control, der Verkehrsministerin und ihrer Mitarbeiter

Wie nicht zuletzt aus Medienberichten zu entnehmen war, reißen beim Luftfahrtunternehmen Jet-Alliance die finanziellen Schwierigkeiten nicht ab. So haben drei Unternehmen aus der Jetalliance-Gruppe ein Sanierungsverfahren mit Eigenbeteiligung beantragt. Die Muttergesellschaft Jetalliance Holding AG, die Flugschule JA Flight Training GmbH sowie der Flugzeugbroker AC Aircraft Sales & Consulting GmbH. Die Aktiva der drei Gesellschaften liegen bei 36,1 Millionen Euro, die Passiva bei 58,5 Millionen Euro. Die Flugbetriebstochter der JA-Gruppe hat ein derartiges Sanierungsverfahren bereits abgeschlossen, bei dem die Gläubiger auf fast 80% ihrer Forderungen verzichtet haben. Einer der größten Verlierer ist Frank Stronach mit einem Anteil von 33% der Business Aviation Holding GmbH, die wiederum im Besitz von 50,47% der JA-Holding AG ist.

Sowohl das Flugbetriebsunternehmen als auch das Ausbildungsunternehmen haben die luftfahrtrechtliche Verpflichtung, ihre finanzielle Leistungsfähigkeit jederzeit nachweisen zu können bzw. haben die Aufsichtsbehörden BMVIT und ACG die Verpflichtung, die Einhaltung dieser Bestimmung sicherzustellen. Trotzdem die wirtschaftlichen Schwierigkeiten der JA seit längerer Zeit evident sind, haben beide Behörden über diese Tatsache geflissentlich hinweggesehen. Bei näherer Betrachtung der Verhältnisse kein Wunder - aber was verbindet Stronach mit Bures, was die Jet Alliance mit dem BMVIT und der ACG?

Die Jet Alliance, damals noch Handelsvertreter für Cessna verkaufte der ACG einen Business Jet zum Listenpreis von 4,5 Mio \$, obwohl das Modell als Ladenhüter bekannt war und Cessna die Herstellung vor drei Jahren eingestellt hat. Der Ankauf erfolgte ohne Ausschreibung direkt von JA an die ACG, abgesegnet vom ACG-Aufsichtsrat und vom BMVIT als Eigentümerversprecher.

Der Flugzeugkauf erfolgte mit der festen Absicht - ebenfalls ohne Ausschreibung - einen Kooperationsvertrag von JA und ACG auszuführen, der den Betrieb des Businessjet im Rahmen des gewerblichen Flugbetriebes der JA zu Inhalt hatte. Doch wozu benötigen die Verwaltungsdienststellen BMVIT und ACG einen millionenteuren Businessjet - angeschafft und betrieben ums Geld des Steuerzahlers? Offiziell um vermisste Flugzeuge zu suchen, in Wahrheit aber als prestigeträchtiges Transportmittel für die ACG-Geschäftsführer, Teile der Beamenschaft im BMVIT sowie für die Bundesministerin und ihr Kabinett. Geflogen wurde aber nicht zu weiter entfernten Zielen in Europa, sondern von Wien aus nach Linz, Graz oder Salzburg; gelegentlich nach Laibach, Marburg oder Prag. Alles Orte, die problemlos und um ein Vielfaches kostengünstiger mit der Bahn oder mit den ohnehin vorhandenen Dienstwägen erreicht hätten werden können. Bedenken seitens Teilen der Beamenschaft des BMVIT zur Rechtmäßigkeit und Zweckmäßigkeit werden rasch zur Seite gewischt und vorgeschobene Argumente schnell gefunden. Als BMVIT sei man Eigentümer der ACG und somit auch des Flugzeuges und könne es folglich benutzen - oder - die Piloten müssen trainieren, also nützt man die Trainingsflüge zum Personentransport.

Sieht man sich die Sache näher an, lässt sich feststellen, dass der Zweck des Flugzeugkaufes von Haus aus einen bloßen Vorwand dargestellt hat. Vermisste, verunfallte Flugzeuge werden seit Jahren von Hubschraubern des Innenministeriums, des ÖAMTC oder des Bundesheers gesucht (und gefunden). Gespart hat die ACG bei der zusätzlichen technischen Suchausrüstung des Flugzeugs - man begnügt sich mit einem sehr antiquierten und deshalb auch sehr ungenauen Peilsender und verlässt sich auf die Augen der Piloten. Absurd, bedenkt man, dass der Jet gebaut wurde, um in großen Höhen und bei schlechtem Wetter rasch zu fliegen. Suchflugzeuge müssen in geringen Höhen, mit langer Flugdauer, langsam und mit ausreichender Sicht operieren, um erfolgreich zu sein. Wird der Jet in geringen Höhen geflogen, müssen die Tanks nach längstens 90 Minuten Flugzeit wieder mit rund 2.000 Liter Kerosin aufgefüllt werden. Richtige Suchflugzeuge können bis zu 9 Stunden im Einsatzgebiet verweilen, ehe sie wieder betankt werden müssen. Ein weitere Indikator für die wahren Absichten sind die von der ACG abgehaltenen Übungen. Während bei jeder freiwillige Feuerwehr praktisch wöchentlich geübt wird, finden Such- und Einsatzübungen bei der ACG so gut wie nie statt - zu teuer! Als verunfallter Pilot sollte man also nicht darauf bauen müssen von der ACG gefunden zu werden.

Jet Alliance, deren Teileigentümer Lichtner-Hoyer zeitweilig Aufsichtsrat bei der ACG war, die gut bezahlt den Flugbetrieb für die ACG abwickelt, hat ebenso wenig Interesse den Status quo zu beenden wie umgekehrt das BMVIT und die ACG. Als Klammer fungiert dabei der frühere Verkehrsminister, mehrjährige JA-Geschäftsführer und nunmehriger Aufsichtsratsvorsitzende der ACG, Caspar Einem. Vor dem Hintergrund dieser Verquickungen erscheint es nicht mehr zufällig, dass BMVIT und ACG bei der Überprüfung der finanziellen Leistungsfähigkeit mit an Unsichtbarkeit grenzender Rücksichtnahme ans Werk gegangen sein mussten - oder profaner ausgedrückt - einfach pflichtwidrig weggesehen haben.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen dazu an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie folgende

### **Anfrage**

1. Wieso wurden weder beim Flugbetriebsunternehmen noch bei Ausbildungsunternehmen der Jet Alliance die vorgeschriebenen Überprüfungen der finanziellen Leistungsfähigkeit durchgeführt, obwohl die massive Überschuldung und folglich die Insolvenz sogar öffentlich bekannt waren?
2. Gab es diesbezügliche Interventionen etwa von Frank Stronach bei BM Bures?
3. Wieso benützen die Geschäftsführer der ACG einen Businessjet für innerösterreichische Dienstreisen, die ungleich zweckmäßiger mit der Bahn oder mit dem Auto abgewickelt werden können?
4. Wer trägt in welcher Form für diese ungeheure Geldverschwendung die Verantwortung?
5. Mit welcher Begründung wird der Business Jet der ACG von Beamten des BMVIT für Dienstreisen verwendet, wissend, dass dies einen groben Verstoß gegen die Dienstreisebestimmungen des öffentlichen Dienstes darstellt?
6. Warum wurde von der ACG ein Business Jet ohne Ausschreibung angekauft und mit Jet Alliance ein Vertrag zum Betrieb dieses Flugzeuges ebenfalls ohne vorherige Ausschreibung abgeschlossen?
7. Weshalb wurde mit Wissen des BMVIT und mit Zustimmung des Aufsichtsrates vom Jet Alliance Flugzeughandel ein Business Jet für den Zweck des Such- und

Rettungsdienstes angeschafft, wiewohl dieses Flugzeug für diesen Zweck absolut ungeeignet ist?

8. Wieso wurden zwar rund 4.5 Millionen \$ für den Ankauf eines als Ladehüter zu bezeichnenden Flugzeuges ausgegeben, aber bei der eigentlichen Suchausrüstung nur gebrauchte Gerätschaft mit antiquierter Technologie angeschafft?

Diener Stolz J. Altmann

Christoph Hellmuth