

DER BUNDESMINISTER
FÜR LANDESVERTEIDIGUNG

II-2107 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVI. Gesetzgebungsperiode

GZ 10 072/68-1.1/84

"Zweckentfremdeter Umbau von Düsenflugzeugen des österreichischen Bundesheeres;"
Anfrage der Abgeordneten Dr. ERMACORA und Genossen an den Bundesminister für Landesverteidigung, Nr. 945/J

933 IAB
1984 -12- 10
zu 945 J

Herrn
Präsidenten des Nationalrates

Parlament
1017 Wien

In Beantwortung der seitens der Abgeordneten zum Nationalrat Dr. ERMACORA, KRAFT und Genossen am 12. Oktober 1984 an mich gerichteten Anfrage Nr. 945/J, beehre ich mich folgendes mitzuteilen:

Zur vorliegenden Anfrage möchte ich zunächst allgemein feststellen, daß von einem "zweckentfremdeten Umbau von Düsenflugzeugen des österreichischen Bundesheeres" keine Rede sein kann. Die SAAB 105 ist nämlich schon ihrer ursprünglichen Auslegung nach sowohl als militärisches Düsen-Schulflugzeug als auch als viersitziges Geschäfts- oder Verbindungsflugzeug einsetzbar. So erfolgt beispielsweise bei der schwedischen Luftwaffe der Umbau von einer Version in die andere mit Standardumrüstsätzen und wird als reine Routineangelegenheit betrachtet.

Für eine rasche Umrüstung der SAAB 105 Ö in eine viersitzige Variante stehen nunmehr auch dem Bundesheer zwei Umrüstungssätze zur Verfügung; die Umrüstung selbst kann in bundesheereigenen Werften innerhalb weniger Stunden und mit minimalem Kostenaufwand vorgenommen werden.

Durch die erwähnte Umrüstung wird die Einsatzbreite des Flugzeuges erweitert; es werden alternative Verwendungen möglich,

- 2 -

zB als rasches Verbindungsflugzeug für den Personentransport bzw. im Assistenzeinsatz bei Organtransporten, bei denen der Mitflug eines Arztes erforderlich sein kann. Die Bezeichnung "Lufttaxi" erscheint mir daher auf Grund des bisher Gesagten unangebracht. Im übrigen verweise ich auf die nachstehende Beantwortung der Einzelfragen:

Zu 1:

Wie ich schon eingangs erläutert habe, wurden nach dem Beispiel der schwedischen Luftwaffe auch beim österreichischen Bundesheer die Voraussetzungen geschaffen, um die SAAB 105 Ö - über ihren engeren militärischen Einsatzzweck hinaus - für Verbindungsaufgaben einsetzen zu können. Durch die Anfertigung von Umrüstungssätzen ist es nunmehr möglich, die SAAB 105 Ö kurzfristig auch für dringende Personentransport- bzw. Assistenzaufgaben, und zwar unter Instrumentenflugwetterbedingungen, heranzuziehen.

Zu 2:

Grundsätzlich ist jede der 32 Maschinen umrüstbar; bisher mußte jedoch nur bei einer Maschine von der Umrüstungsmöglichkeit Gebrauch gemacht werden. Auch diese Maschine wurde mittlerweile wieder "rückgerüstet".

Zu 3 und 4:

Die Materialkosten für die in Eigenregie angefertigten Umrüstungssätze betragen einmalig je S 27.000,--. Die Umrüstung selbst verursacht keine weiteren Materialkosten, es sind hierfür etwa acht Mannstunden zu veranschlagen.

Zu 5:

Da in der Regel zwei Mann gleichzeitig an der Maschine arbeiten können, ist für die Umrüstung einer SAAB 105 Ö nur etwa ein halber Arbeitstag nötig.

Zu 6:

Mit der Schaffung einer Umrüstungsmöglichkeit der SAAB 105 Ö wurde, wie ich schon einleitend ausgeführt habe, diese Maschine

- 3 -

nicht "zweckentfremdet", sondern - ihrer ursprünglichen Konzeption entsprechend - lediglich eine Erweiterung ihres Verwendungsspektrums vorgenommen. Da angesichts des geringen Zeitaufwandes für eine Umrüstung keine Schwächung der Luftstreitkräfte eintritt, kann ich daher auch keinen Widerspruch zwischen der gegenständlichen Maßnahme und meinen Bemühungen um eine Stärkung der österreichischen Luftstreitkräfte erkennen. Im übrigen entspricht die Benützung militärischer Luftfahrzeuge für dringende Verbindungsflüge durchaus internationaler Gepflogenheit.

Zu 7:

Von einer Sicherheitsgefährdung kann deshalb keine Rede sein, weil diese Einsatzform speziellen Betriebskriterien unterliegt, die die Wahrscheinlichkeit von Unglücksfällen von vornherein minimieren. So wurde für das Fliegen mit "Festen Sitzen" festgelegt, daß die Flugzeuge grundsätzlich nach der Kategorie für Normalflugzeuge gemäß S 23.3 der FAR (Federal Aviation Regulations) zu betreiben sind. Damit sind Flüge im kritischen Bereich, die ein erhöhtes Risiko bergen (zB Tiefflüge, Flüge im Verband, Kunstflug), ausgeschlossen.

Zu 8:

Im Hinblick auf meine vorstehenden Ausführungen erübrigt sich eine Beantwortung dieser Frage.

Zu 9:

Im vorliegenden Zusammenhang sind zunächst drei "Benützerkategorien" zu unterscheiden

allgemein:

- Oberste Organe und sonstige Organe der Hoheitsverwaltung, öffentliche Mandatare;

im Ressortbereich BMLV:

- Armeebereich;
- Zentraleitung und höhere Kommanden.

Für die Zuteilung eines Militärluftfahrzeuges kommen Kriterien wie besondere Dringlichkeit, große Entfernung, Extremlage des

- 4 -

Zieles u.ä. in Betracht, wobei in der Regel eine Erreichbarkeit auf andere Weise nicht, nicht rechtzeitig oder nur mit unverhältnismäßigem Kostenaufwand gegeben wäre; hinzu kommt als weiteres Erfordernis, daß ein Militärluftfahrzeug ohne Beeinträchtigung primärer militärischer Aufgaben verfügbar ist. Ergänzend ist für die Benützerkategorie "Armeebereich" zu erwähnen, daß für die Heranziehung eines Militärluftfahrzeuges die Ausbildungsplanungen der Truppen und Kommanden nach dem sogenannten "Ausbildungskalender" maßgeblich sind. Was die erstgenannte "Benützerkategorie" betrifft, so habe ich mir die Zurverfügungstellung von Militärluftfahrzeugen persönlich vorbehalten.

Zu 10:

Ich habe bisher insgesamt fünfmal eine SAAB 105 Ö in der Version als Verbindungsflugzeug benützt. Es handelt sich hierbei um Flüge am 3. August, 11. und 21. September sowie am 4. und 26. Oktober 1984; die Flugzeit betrug in Summe neun Stunden und neunzehn Minuten. Die Ziele dieser Flüge waren viermal Innsbruck (von Wien) und einmal Wien (von Salzburg); ihr Zweck diente der Wahrnehmung verschiedener wichtiger Termine,^{x)} die mit einem anderen Verkehrsmittel nicht eingehalten hätten werden können.

Zu 11 und 12:

Assistenzeinsätze erwiesen sich seit Anfang August 1984 bisher noch nicht als notwendig.

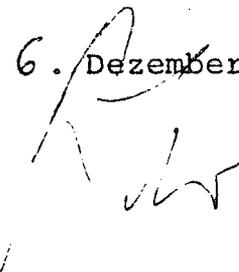
-
- x) 3. 8.1984: Diskussion im ORF-Landesstudio INNSBRUCK "Junge Südtiroler diskutieren mit österreichischen Politikern" (weitere Teilnehmer: Bundesminister Blecha, Abg. Dr. Bergmann)
11. 9.1984: Ministerrat in WIEN - "Neutralenkonferenz" in SALZBURG
21. 9.1984: Rat für Auswärtige Angelegenheiten (und Termin mit dem Herrn Bundeskanzler) in WIEN - Teilnahme am ORF-Jubiläum "30 Jahre Landesstudio BOZEN"
- 4.10.1984: Teilnahme an der Spatenstichfeier der Walgau-Kaserne in BLUDESCH/Vorarlberg
- 26.10.1984: Nationalfeiertag/Kranzniederlegung mit dem Herrn Bundespräsidenten und der Bundesregierung am Heldenor in WIEN - Teilnahme an der Angelobung in INNSBRUCK (anschließend Besprechung mit dem Herrn Bundesminister für Wissenschaft und Forschung in WIEN)

- 5 -

Zu 13 und 14:

Militärluftfahrzeuge wurden im angeführten Zeitraum - abgesehen von meiner Person - dem Herrn Bundespräsidenten, dem Herrn Vizekanzler, dem Herrn Bundesminister für Wissenschaft und Forschung, dem Herrn Staatssekretär im Bundesministerium für Gesundheit und Umweltschutz, den Angehörigen des Landesverteidigungsausschusses sowie dem Kärntner Landesrat Dr. Haider zur Verfügung gestellt.

Was die hiebei aufgelaufenen Kosten betrifft, so ist vorerst darauf hinzuweisen, daß sämtliche Flüge im Rahmen des regulären Ausbildungsprogrammes der Piloten und in der Regel innerhalb der Normdienstzeit oder im Rahmen der Dienstzeiten der ständigen Einsatzbereitschaften der Fliegerkräfte absolviert wurden. Im Hinblick darauf fallen daher die Kosten für die genannten Flüge im Rahmen der Ausbildung der Piloten an, bzw. zählen die diesbezüglichen Flugstunden auf deren Monatspflichtprogramm. Es wäre lediglich möglich, wenn auch im Lichte der vorstehenden Ausführungen nicht korrekt, die Kosten für Treibstoff und Wartung unter Anwendung jener Kostenätze, die für Luftfahrzeugbeistellungen für Zwecke außerhalb des Bundesheeres gelten, fiktiv zu errechnen; ich verweise diesbezüglich auf die beigeschlossene Übersicht.

6. Dezember 1984
Beilage

Beilage

zu Zl. 10 072/68-1.1/84

Datum	Lfz	Eingesetzt zum Lufttransport für	Treibstoffkosten	Wartungskosten
25. 2.84	1 HS A1 III	Vizekanzler gemeinsam mit BM für LV	S 13.808,70	S 6.659,52
15. 3.84	1 HS AB-212	BM für LV	S 15.514,75	S 6.043,30
17. 5.84	1 Flzg SH-7	BM für LV	S 12.090,80	S 5.077,05
17. 5.84	2 HS AB-212	LV-Ausschuß	S 15.915,50	S 6.199,40
20. 5.84	1 HS OH-58	Bundespräsident	S 4.095,00	S 1.683,45
1. 6.84	1 HS A1 III	StSkr im BMG	S 1.717,50	S 828,00
29. 6.84	1 HS OH-58	BM für LV	S 3.318,00	S 1.363,94
3. 8.84	1 Flzg 105 Ö	BM für LV	S 28.625,00	S 7.262,50
17. 8.84	1 HS A1 III	LR Dr. HAIDER	S 3.160,20	S 1.523,92
20. 8.84	1 HS AB-206	BM für LV	S 3.816,60	S 1.726,60
23. und 24. 8.84	1 HS A1 III	BM für LV	S 12.606,45	S 6.079,92
11. 9.84	1 Flzg 105 Ö	BM für LV	S 19.846,52	S 5.035,04
21. 9.84	1 Flzg 105 Ö	BM für LV	S 17.938,22	S 4.550,94
30. 9.84	1 HS AB-212	Bundespräsident	S 14.885,00	S 5.798,00
4.10.84	1 Flzg 105 Ö	BM für LV	S 22.136,48	S 5.615,96
4.10.84	1 HS A1 III	BM für LV	S 4.980,75	S 2.402,00
12.10.84	1 Flzg 105 Ö	BM für W	S 25.380,79	S 6.439,33
26.10.84	1 Flzg 105 Ö	BM für LV	S 18.129,05	S 4.599,35