

Anfrage

der Abgeordneten Mag. Darmann,
Kollegin und Kollegen
an den Bundesminister für Landesverteidigung
betreffend Kosten durch Verzögerung des Lufttransportes österreichischer Soldaten in den
Tschad

Im Zusammenhang mit dem EUFOR-Einsatz österreichischer Soldaten im Tschad ist immer wieder die Frage nach den möglicherweise zu geringen Transportkapazitäten des Bundesheeres für die dafür benötigte Luftbrücke in den Tschad diskutiert worden. Für eine solche Versorgung aus der Luft erscheint die Inanspruchnahme ausländischer Hilfe in Form von Transportflugzeugen nicht unlogisch. Ebenso ist für einen solchen Einsatz üblicherweise eine Flugroutenbuchung erforderlich.

Auf Grund der offensichtlichen Planungsfehler für den Tschad-Einsatz im EUFOR-Kommando, wie auch im Bundesministerium für Landesverteidigung, verzögerte sich der Einsatz österreichischer Soldaten um einige Wochen.

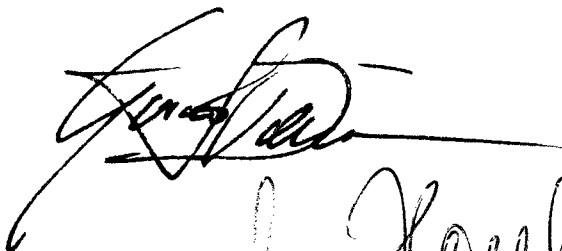
In diesem Zusammenhang stellen die unterfertigten Abgeordneten an den Bundesminister für Landesverteidigung nachfolgende

Anfrage

1. Wann war ursprünglich der erstmalige Transportflug des Bundesheeres im Rahmen des EUFOR-Einsatzes in den Tschad im Jahr 2007 geplant?
2. Wer war für die Festsetzung dieses Termins im Verantwortungsbereich des BMLV zuständig?
3. Wie viele zivile Personen bzw. Soldaten sollten im Zuge der Erstflüge in den Tschad transportiert werden?
4. Welche Gerätschaften militärischer und/oder ziviler Art sollten im Zuge der Erstflüge in den Tschad transportiert werden?
5. Welche Transportkapazität war hierfür notwendig?
6. War eine Bewältigung der benötigten Transportkapazität mit den bundesheereigenen Transportflugzeugen vom Typ Hercules möglich?
7. Wenn nein, mit welchen Transportflugzeugen welcher Nation war der Einsatz dann geplant?
8. Wurden Kaufangebote für Transportflugzeuge eingeholt?

9. Wenn ja, von welchen Staaten und wie lauteten die Angebote? (Typ und Preis)
10. Wurden Leasingangebote für Transportflugzeuge eingeholt?
11. Wenn ja, von welchen Staaten und wie lauteten die Angebote? (Typ, Leasingdauer und Preis)
12. Wurden Mietangebote für Transportflugzeuge eingeholt?
13. Wenn ja, von welchen Staaten und wie lauteten die Angebote? (Typ, Mietdauer und Preis)
14. Wurden bei diesen Verträgen Stornobedingungen ausverhandelt?
15. Wenn ja, wer im BMLV hat die Stornobedingungen verhandelt und wie lauten sie?
16. Wann im Jahr 2007 wurden die ersten österreichischen Soldaten oder Zivilangehörigen des BMLV in den Tschad transportiert?
17. Wann im Jahr 2008 wurden die ersten österreichischen Soldaten oder Zivilangehörigen des BMLV in den Tschad transportiert?
18. Waren bis zum tatsächlichen Transporteinsatz die angemieteten bzw. geleasteten, ausländischen Transportflugzeuge bei laufenden Kosten unverwendet?
19. Wurden ab Feststehen der Verschiebung der Tschadflüge bis zum tatsächlichen Einsatzzeitpunkt die für die im November bzw. Dezember 2007 geplanten Flüge angemieteten/geleasteten Transportflugzeuge storniert?
20. Wenn ja, welche Stornokosten sind hierfür angefallen?
21. Wurden diese Kosten vom BMLV oder vom BMeiA getragen, welches den Assistenzeinsatz des Bundesheeres im Tschad über das BMLV angefordert hat?
22. Hat es Bemühungen von Seiten des BMLV gegeben, die angefallenen Miet- bzw. Stornokosten für die ursprünglich für 2007 geplanten Erstflüge in den Tschad dem BMeiA zu überschreiben, nachdem die Verschiebung des Einsatzzeitpunktes wesentlich durch das organisatorische Unvermögen der Europäischen Union geprägt war und ist?
23. Wenn nein, warum nicht?
24. Wenn ja, welche Reaktion zeigten diese Bemühungen?
25. Mussten für die Transportflüge in den Tschad Flugkorridore angefragt werden?
26. Wie hoch waren die Kosten der zur Verfügung gestellten benötigten Korridore?
27. Welche Kosten sind getrennt für 2007 und 2008 für die Korridore angefallen?

28. Wann und wie oft, von wem und zu welchem Zweck (getrennt nach Jahren) wurden diese Korridore genutzt?
29. Mussten Korridor-Buchungen storniert werden und wenn ja, aus welchem Grund?
30. Wann und durch wen erfolgten etwaige Stornierungen von gebuchten Korridoren?
31. Mussten nach etwaigen Stornierungen von gebuchten Flugkorridoren erneut Flugkorridore für den Tschad-Einsatz gebucht werden?
32. Wann wurden Flugkorridore erneut angefragt und wie hoch waren die Kosten dafür?
33. Wurden die Flugkorridore durch das BMLV gebucht?
34. Wenn nicht, wurden die benötigten Flugkorridore durch die EUFOR gebucht?
35. Wenn die besagten Flugkorridore nicht durch das BMLV gebucht wurden, wieso muss der österreichische Steuerzahler für die durch die Verschiebung des EUFOR-Einsatzes angefallenen Kosten aufkommen?
36. Wenn die besagten Flugkorridore durch das BMLV gebucht wurden, wieso muss der österreichische Steuerzahler für die durch die Verschiebung des EUFOR-Einsatzes angefallenen Kosten aufkommen?


H. Korb
S. Linder