

Anfrage

**der Abgeordneten Douglas Hoyos-Trauttmansdorff, Kolleginnen und Kollegen
an die Bundesministerin für Landesverteidigung
betreffend Erste Probleme beim Hubschrauberkauf**

September letzten Jahres wurde bekannt: Österreichs Bundesheer kauft 18 neue Hubschrauber des Typs Leonardo aus Italien für €300 Mio. Diese Beschaffung stellt das größte finanzielle Geschäft des ÖBH seit Anschaffung der Eurofighter dar. Und weil es beim Eurofighter-Kauf ja auch einige vertraglich-rechtliche Probleme gegeben hat, wird der Leonardo in einem *government-to-government* Vertrag angekauft.

Auch Leonardo, unter dem früheren Namen Finmeccanica, wurde nach einem Korruptionsskandal im Jahr 2014 auf die Blacklist des indischen Verteidigungsministeriums gesetzt. Daher kauft das BMLV direkt von der italienischen Regierung. Die Vertragsausgestaltung mit dem Hersteller unterliegt somit dem italienischen Staat.

Seit den ersten Neuigkeiten über die Einigung gibt es bereits einige Fragen, wie zum Beispiel ob die von Italien bestellten Hubschrauber mit den österreichischen Anforderungen ausreichend kompatibel sind, um eine Serie von 18 Stück für Österreich ohne großen Zusatzaufwand herstellen zu können. So berichtete der Standard (<https://www.derstandard.at/story/2000120378097/noch-ein-konzern-zum-kennenlernen-fuer-ministerin-tanner>) letzten Oktober, dass die italienische Version Räder statt Kufen nutzt, und eine Zulassung für Maschinen mit Kufen erst erfolgen muss. Das bedeutet, dass der italienische Staat nicht einfach 18 zusätzliche Leonardo bestellen kann, sondern österreich-spezifische Fluggeräte ordern und lizenzieren, und dann an Österreich weiterverkaufen muss.

Weiters ergeben sich Fragen nach der Größe der Maschine. Die Leonardo ist signifikant größer, und auch im Betrieb um einiges teurer als die Alouette III, die der Leonardo ersetzen soll, und entspricht eher der Größe der ebenfalls vom ÖBH betriebenen Agusta Bell. Und zuletzt stellte sich bei der Vertragsunterzeichnung heraus, dass der Kaufpreis bereits von €300 Mio. auf €350 Mio. netto angewachsen ist, laut APA für Ersatzteile und Selbstschutzausrüstung. Diese Steigerung zwischen Ankündigung und Unterzeichnung von 17% entstehen noch vor Steuern und vor Investitionen in Infrastruktur in Österreich.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

Anfrage:

1. Welche Zusatzinvestitionen wurden bestellt?
 - a. Was sind die Kosten für jedes dieser Zusatzpakete?
2. Warum war die Notwendigkeit dieser zusätzlichen Bestellungen zum Zeitpunkt der Ankündigung des Hubschrauberkaufs im Herbst 2021 noch nicht bekannt?
3. Wodurch (Studien, Kritik) wurde im letzten Quartal 2021 bekannt, dass zusätzliche Investitionen für den Hubschrauber notwendig sein würden?

4. Welche Flugkosten pro Flugstunde sind für den Leonardo zu erwarten?
 - a. Wie hoch sind die Flugkosten pro Stunde für die Alouette III?
5. Gab es Kritik, dass die Alouette III für ihre Aufgaben nicht groß genug war?
 - a. Wenn ja, bitte um Benennung der Studien oder Reports, die diese Kritik an das BMLV herangetragen haben.
 - b. Wenn nein, warum wurde ein signifikant größerer Hubschrauber als Ersatz für die Alouette III angekauft?
6. Das ÖBH betreibt mit der Agusta Bell bereits einen Hubschrauber in der größeren Kategorie. Ist es effizient, zwei verschiedene Hubschrauber einer ähnlichen Größe zu fliegen? Wie stark erhöhen sich die Kosten für duplizierte Infrastruktur?
7. Gibt es weiterhin Aufgaben, für die ein kleinerer Hubschrauber ausreichend wäre?
 - a. Wenn ja, werden diese Aufgaben in Zukunft mit einem übergroßen Hubschrauber geflogen? Was sind die Auswirkungen auf die *operating costs* der Hubschrauberflotte?
8. Ist der Leonardo in der Version, die nach Österreich verkauft werden soll, bereits voll lizenziert?
 - a. Wenn nein, durch wen erfolgt die Zulassung? Welche vertraglichen Vorkehrungen gibt es für den Fall einer verspäteten Zulassung oder einer Nicht-Zulassung durch die italienischen Behörden?

n. s. m.

 Spillmann

 Kumbler

 Zore

 (WATCHER)

 (MARETTI)

