

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Gerold Otten, Rüdiger Lucassen, Jan Ralf Nolte, Berengar Elsner von Gronow, Christoph Neumann und der Fraktion der AfD

Nutzung von zivil angemieteten Fahrzeugen bei den deutschen Anteilen von EUTM Mali und MINUSMA (Nachfrage zur Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/25780)

Aus der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der AfD auf Bundestagsdrucksache 19/25780 geht hervor, dass der deutsche Steuerzahler jährlich über 9 Mio. Euro für die Anmietung von Zivilfahrzeugen ausgibt (Antwort zu Frage 9), obwohl gemäß Antwort zu den Fragen 18 und 19 auf Bundestagsdrucksache 19/25780 Hinweise über technische Mängel und über die Unzuverlässigkeit der Zertifikate, die über das vertraglich vereinbarte Schutzniveau Auskunft geben sollen, vorlagen.

Die Anmietung eines einzelnen Zivilfahrzeuges kostet für MINUSMA durchschnittlich 21 441 Euro monatlich und bei EUTM Mali 16 520 Euro (Antwort zu Frage 9 auf Bundestagsdrucksache 19/25780).

Die Frage nach der ausstellenden Behörde für die Zertifikate wurde nicht beantwortet (Antwort zu den Fragen 14 und 16 auf Bundestagsdrucksache 19/25780).

Auch scheint es die Bundesregierung nach Ansicht der Fragesteller nicht zu interessieren, unter welchen Bedingungen die Arbeitnehmer der Vertragspartner erwerbstätig sind (Antworten zu den Fragen 20 bis 24 auf Bundestagsdrucksache 19/25780).

Nach Ansicht der Fragesteller ergibt sich aus der Vorbemerkung der Bundesregierung in der Antwort auf die o. g. Kleine Anfrage, dass man mit den Vermietern der geschützten Kfz sehr unzufrieden ist, weshalb man sich gezwungen sieht, „derzeit eigenbewirtschaftete zivile geschützte und zertifizierte Fahrzeuge“ zu beschaffen. Die Fragesteller nehmen diese Aussagen zum Anlass, ihre Fragen zur Nutzung von gemieteten Zivilfahrzeugen durch die Bundeswehr in Mali zu präzisieren.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Warum nutzte und nutzt die Bundeswehr keine eigenen geschützten Fahrzeuge für die Kontingente EUTM Mali und MINUSMA?
2. Wie viel kostet in Deutschland im Durchschnitt monatlich die Anmietung eines geschützten Fahrzeuges (inklusive Wartung)?

3. Warum sind keine marktgängigen geschützten Fahrzeuge in Deutschland über die BwFuhrpark Service GmbH beschafft und nach Mali auf dem Luftweg verlegt worden?
Wurde diese Option erwogen, und was sprach dagegen?
4. Gibt es bei den Führungskräften und Mitarbeitern der drei Unternehmen, bei denen Fahrzeuge angemietet worden sind, nach Kenntnis der Bundesregierung personelle Überschneidungen, und wenn ja, welche?
5. Liegen der Bundesregierung Informationen über familiäre und/oder verwandtschaftliche Verbindungen bzw. wirtschaftliche Beziehungen zwischen den o. g. Unternehmen bzw. deren Repräsentanten und ehemaligen oder gegenwärtigen malischen Persönlichkeiten des politischen Lebens vor, und wenn ja, welche?
6. Durch welche „unabhängige Prüfstelle“ in Mali wurden und werden diejenigen Zertifikate ausgestellt, die Auskunft über das Schutzniveau geben (Antwort zu Frage 14 auf Bundestagsdrucksache 19/25780; bitte Firmennamen und Adresse sowie Namen des Inhabers bzw. der Inhaber angeben)?
7. Warum liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse über die Qualifikation und Fachkenntnisse derjenigen vor, durch die die Zertifikatsprüfungen bei einer „unabhängigen Prüfstelle“ vorgenommen werden (Antwort zu Frage 16 auf Bundestagsdrucksache 19/25780)?
8. Bei wie vielen der von der Bundeswehr in Mali genutzten geschützten Kfz lag eine vom Hersteller ausgestellte Prüfbescheinigung über die Schutzwirkung gegen Beschuss mit Kleinwaffen, Handgranaten und Antipersonenminen vor?
Um was für Hersteller handelte es sich, und wie alt waren die Nachweise (Antwort zu Frage 14 auf Bundestagsdrucksache 19/25780)?
9. Wie bewertet die Bundesregierung die Arbeitsbedingungen in Mali für Arbeitnehmer, insbesondere für Minderjährige, Mädchen und Frauen?
10. Warum spielen Arbeitsbedingungen und Arbeitsschutzbestimmungen bei malischen Auftragnehmern bei der Auftragsvergabe keine Rolle oder sind nicht Teil der bei den Vergaben zu berücksichtigenden Gesichtspunkte (Antwort zu Frage 21 auf Bundestagsdrucksache 19/25780)?
11. Inwiefern hat die Bundesregierung bisher bei der Auftragsvergabe an malische Unternehmen, mit denen die Bundeswehr zur Erfüllung ihres Auftrages in einem vertraglichen Verhältnis steht bzw. stand, die UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte (UNGP) beachtet?
12. Inwiefern berücksichtigt die Bundeswehr in Mali etwaige Risikofelder wie Zwangsarbeit, Kinderarbeit, Diskriminierung, Verstoß gegen die Vereinigungsfreiheit zu Gewerkschaften, problematische Anstellungs- und Arbeitsbedingungen und Umweltschädigung bei der Wahl von Vertragsunternehmen?
Welche Informationen wurden im Einzelnen über welche Quellen im Vorfeld der Auftragsvergabe herangezogen?
13. Wurden und werden Aspekte des in Planung befindlichen „Lieferkettengesetzes“ (<https://www.wiwo.de/politik/deutschland/lieferkettengesetz-firmen-haften-nur-fuer-die-erste-reihe-der-lieferanten/26910770.html>) von der Bundesregierung bei der Auftragsvergabe an malische Unternehmen beachtet?

14. Inwiefern enthielten bzw. enthalten die Verträge, die die Bundeswehr mit Zulieferunternehmen in Mali geschlossen hat, Klauseln, die es der Bundeswehr ermöglichen, bei festgestellten Verstößen gegen die UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte den negativen Auswirkungen vorzubeugen, sie zu minimieren oder zu beheben?
15. Bei wem werden gegenwärtig „eigenbewirtschaftete zivile geschützte und zertifizierte Fahrzeuge“ (Vorbemerkung der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 19/25780) beschafft?
Warum ist man diesen Schritt nicht bereits früher gegangen?

Berlin, den 5. März 2021

Dr. Alice Weidel, Dr. Alexander Gauland und Fraktion

