

257 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XVII. GP

Bericht des Landesverteidigungsausschusses

über den Bericht des Bundesministers für Landesverteidigung betreffend Draken-Flugunfall und Auswirkungen auf den Beschaffungsvorgang (III-13 der Beilagen)

Bericht des Bundesministers für Landesverteidigung

Nach dem Flugzeugabsturz vom 11. November 1986, bei dem Hauptmann Wolf ums Leben kam, wurde vom Bundesminister für Landesverteidigung ein Bericht sowohl dem Landesverteidigungsrat als auch dem Nationalrat erstattet. Der letzterwähnte Bericht gemäß § 21 Abs. 1 des Geschäftsordnungsgesetzes wurde am 24. März 1987 dem Ausschuss für Landesverteidigung zugewiesen.

Dieser Bericht besteht aus zwei Teilen: Teil I befaßt sich mit dem Ermittlungsstand des Unfalls, Teil II mit den Auswirkungen auf den Beschaffungsvorgang. Im Bericht über den Ermittlungsstand wird der Flugunfall vom 11. November 1986 eingehend mit dem Flugverlauf beschrieben; ebenso wird die Unfalluntersuchung durch die staatliche schwedische Kommission, in der Österreich durch ein dem Personalstand des Bundesministeriums für Landesverteidigung angehörendes Mitglied unmittelbar vertreten ist, das zugleich Leiter einer parallel-installierten österreichischen Flugunfall-Untersuchungskommission ist, dargelegt. Der Untersuchungsstand zum Zeitpunkt der Berichtserstellung ist detailliert angeführt; er enthält auf der Grundlage dieses Erhebungsstandes keinerlei Hinweis auf ein unfallverursachendes technisches Gebrechen; es gab einen zeitweisen Ausfall des Funkgerätes, jedoch nicht zum Zeitpunkt des Absturzes.

Im Berichtsteil „Auswirkungen auf den Beschaffungsvorgang“ wird der Weg zur Entscheidung für den „DRAKEN“-Ankauf mit allen näheren Details und Daten der jeweiligen Beschlüsse des Landes-

verteidigungsrates bzw. des Ausschreibungsverfahrens nach ÖNORM A 2050 erörtert, insbesondere wird auf das Hearing im Landesverteidigungsrat vom 11. Jänner 1985 eingegangen. Der Landesverteidigungsrat hat am 26. März 1985 der Bundesregierung empfohlen, die Flugzeugtype J 35 „DRAKEN“ der Firma SAAB-SCANIA zu beschaffen. Am 2. April 1985 ermächtigte die Bundesregierung den Bundesminister für Landesverteidigung zu den erforderlichen Detailverhandlungen. Am 21. Mai 1985 erfolgte die Vertragsunterzeichnung durch Bundesminister Dr. Frischenschlager. Weiters wird ausgeführt, daß die Vertragsabwicklung im wesentlichen inhaltskonform und termingerecht erfolgt ist und daß die Gegengeschäfte aus der Gegengeschäftsverpflichtung bis zum Zeitpunkt der Berichtserstellung — bezogen auf diesen Zeitpunkt — rund den doppelten Erfüllungsgrad der Kompensationsverpflichtungen erreicht haben. Als Auswirkungen des Flugunfalls auf den Beschaffungsvorgang wird in dem mit 23. März 1987 datierten Bericht ausgeführt, daß zu diesem Zeitpunkt keine Auswirkungen auf den Kaufvertrag erkennbar und ableitbar sind.

Zusammensetzung und Aufgabe des Unterausschusses

Der Landesverteidigungsausschuss hat in seiner Sitzung vom 26. März 1987 beschlossen, zur Vorbehandlung des Berichtes des Bundesministers für Landesverteidigung einen aus zwölf Abgeordneten bestehenden Unterausschuss einzusetzen. Diesem Unterausschuss gehörten seitens der Sozialistischen Partei Österreichs die Abgeordneten Fister, Hofmann, Parnigoni, Ing. Ressel und Roppert (Obmannstellvertreter), seitens der Österreichischen Volkspartei die Abgeordneten Burgstaller, Dr. Ermacora, Dr. Frizberg, Kraft und Dipl.-Vw. Dr. Steiner (Obmann), seitens der Freiheitlichen Partei Österreichs der Abgeordnete Dr. Frischenschlager (Schriftführer) und seitens der Grünen der

Abgeordnete Dr. Pilz an. An einzelnen Sitzungen nahmen anstelle verhinderter Mitglieder die Abg. Dr. Fasslabend, Mandorff, Freda Blau-Meissner, Grabner, Mag. Brigitte Ederer, Kuba, Dipl.-Ing. Dr. Krünes, Helmut Stocker und Vonwald teil.

Diesem Unterausschuß wurden vom Landesverteidigungsausschuß in seiner Sitzung vom 31. März 1987 ferner noch die Vorbehandlung des Antrages 35/A (E) der Abgeordneten Freda Blau-Meissner und Genossen betreffend umgehenden Stop aller mit der Beschaffung und Stationierung der DRAKEN-Abfangjäger in Zusammenhang stehenden Investitionen und Vorbereitungsarbeiten (II-223 der Beilagen) und des Antrages 41/A (E) der Abgeordneten Freda Blau-Meissner und Genossen betreffend Prüfung des Ausstiegs aus dem DRAKEN-Vertrag (II-233 der Beilagen) übertragen. Diese beiden Anträge beinhalten selbständige Entschließungsanträge betreffend den Stop von Investitionen und Vorbereitungsarbeiten im Zusammenhang mit der Stationierung der „DRAKEN-Abfangjäger“ bzw. zur Prüfung des Ausstiegs aus dem DRAKEN-Kaufvertrag.

Tätigkeit des Unterausschusses

Der Unterausschuß hat weiters in seiner konstituierenden Sitzung beschlossen, bei seinen Beratungen Sachverständige im Sinne des § 40 der Geschäftsordnung zu hören.

Den Unterausschußberatungen wurden folgende Sachverständige beigezogen:

Univ.-Ass. Dr. Helmut Böhm, Institut für Dogmengeschichte, Universität Salzburg,

Oberstleutnant Robert Haas, Überwachungsgeschwader Fliegerhorst Nitner/Kallsdorf/Graz,

Oberst d. G. Peter Kolečko, Chef des Stabes des Fliegerdivisionskommandos Fliegerhorst Brumowsky/Langenlebarn,

Brigadier Dipl.-Ing. Herbert Kuder, Amt für Wehrtechnik, Abteilung Flugwesen,

ao. Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. Karl Leopold Maurer, Institut für metallkundliche Werkstoffprüfung, Montanuniversität Leoben,

o. Univ.-Prof. Dr. Theo Mayer-Maly, Ordinarius für römisches Recht, bürgerliches Recht und Handelsrecht der Universität Salzburg,

Oberst dhtmD. Dr. Kurt Mörz, Leiter des Heeresbau- und Vermessungsamtes,

Brigadier Dipl.-Ing. Manfred Münzer, Leiter der Prüfungs- und Versuchsstelle für Fluggerät,

Oberst des Intendantendienstes Dr. Johann Rathgeb, Fliegerdivision Kommando Fliegerhorst Brumowsky/Langenlebarn,

Landtagsabgeordneter o. Univ.-Prof. Dr. Bernd Schilcher, Ordinarius für Privatrecht der Universität Graz,

Oberleutnant der Reserve Dipl.-Ing. Georg R. J. Schmidt,

Prof. Dipl.-Ing. Helmut Schöberl, Chefingenieur der Austrian Airlines,

ao. Univ.-Prof. Dr. Stefanie Stanzl, Institut für Festkörperphysik der Universität Wien,

Mag. Edwin Wall, Bundesministerium für Landesverteidigung, Leiter der für den Einkauf von Luftfahrgeräten zuständigen Abteilung IV/6 des Bundesministeriums für Landesverteidigung,

und Hauptmann a. D. Albrecht Ziggerhofer.

Der Unterausschuß hat außer seiner konstituierenden Sitzung am 26. März 1987 am 31. März, 9. und 28. April je eine halbtägige Sitzung abgehalten. In der Sitzung des Unterausschusses vom 31. März wurde übereingekommen, den Bundesminister für Landesverteidigung zu ersuchen, dem Unterausschuß für seine Beratungen die erforderlichen Unterlagen zur Verfügung zu stellen. Den Unterausschußmitgliedern wurden Unterlagen von etwa 700 Seiten Umfang mit Hinweis auf deren Vertraulichkeit übermittelt. Am 6. Mai und 21. Mai sowie am 10., 11., 15. und 17. Juni wurden weitere Beratungen durchgeführt. In der Sitzung des Landesverteidigungsausschusses am 17. Juni 1987 wurden die Anträge 35/A (E) und 41/A (E) der Abgeordneten Blau-Meissner und Genossen behandelt und ein Zwischenbericht des Unterausschusses über seine Tätigkeit erstattet. (Die erwähnten Anträge wurden vom Nationalrat in seiner Sitzung vom 26. Juni 1987 abgelehnt.) In Entsprechung einer Entschließung des Nationalrates vom 26. Juni wurde den Landesverteidigungsausschußmitgliedern bzw. den Unterausschußmitgliedern der Abschlußbericht der Flugunfallkommission einschließlich Übersetzungen des technischen Teils, des flugmedizinischen Berichtes und der Zeugnisaussagen zur Verfügung gestellt. Der Nationalrat setzte dem Landesverteidigungsausschuß schließlich am 26. Juni 1987 für die Behandlung des Berichtes des Bundesministers für Landesverteidigung (III-13 d. B.) eine Frist bis 30. September 1987 und beauftragte den Ausschuß, seine Arbeiten während der tagungsfreien Zeit fortzusetzen. In der Folge hat der Unterausschuß seine Beratungen am 24. Juli, 18. August, 7. und 22. September fortgesetzt und am 23. September 1987 zum Abschluß gebracht.

Liste der Unterlagen

Die zur Verfügung gestellten Unterlagen betreffen die Güteprüfung DRAKEN, die Pilotenauswahl für die Ausbildung bei der Königlich-Schwedischen Luftwaffe, Möglichkeiten des Vertrages zur Aufnahme von ressortfremden Personen in die örtliche BMLV-Bauaufsicht bei SAAB in Schweden sowie ferner den Großteil des „DRAKEN-Vertra-

ges“, ausgenommen diejenigen Vertragsbestimmungen (Spezifikationen), die nach dem Sicherheitsabkommen als „geheim“ einzustufen sind, und den Abschlußbericht der Flugunfallkommission samt Übersetzung des gesamten technischen Teiles, des flugmedizinischen Berichts und der Zeugenaussagen.

Der Unterausschuß hat in seiner Sitzung vom 31. März beschlossen, im Hinblick auf die gleichzeitige Vorbehandlung der ihm zugewiesenen Verhandlungsgegenstände III-13 d. B. sowie 35/A (E) und 41/A (E) seine Beratungen in Themenkreise zu strukturieren. Auf Grund dieser Strukturierung wurden für die einzelnen Sitzungen entsprechende Themenkreise zur Behandlung festgelegt und die diesbezüglichen Sachverständigen für die jeweiligen Sitzungen geladen.

Am 31. März hat sich der Unterausschuß mit der Frage der Akteneinsicht und Amtsverschwiegenheit, der Frage der militärischen Geheimhaltung und dem Sicherheitsvertrag mit Finnland, Schweden und Dänemark befaßt. Weiters wurde im Zusammenhang mit der Unfallursache auch die Frage der Vogelschlagstheorie und die Frage des Vogelschlags bei verschiedenen Luftwaffen als Unfallursache sowie die Unfallhäufigkeit in solchen Fällen ausführlich erörtert. Außerdem wurden Fragen des Beschaffungsvorganges, der örtlichen Bauaufsicht sowie des Abnahmeprozesses diskutiert.

In der Sitzung vom 9. April wurden Fragen der Auswahlkriterien für die DRAKEN-Ausbildung in Schweden sowie der Notwendigkeit des abschließenden Unfallberichtes erörtert; ferner wurden Fragen der Übernahme auch vergleichsweise mit anderen Betreiberländern des Systems „DRAKEN“ behandelt. In weiterer Folge wurde beschlossen, Professor Dr. Maurer sowie einen Abnahmefachmann der AUA, nämlich Herrn Dipl.-Ing. Schöberl, Chefingenieur der AUA, im Sinne des § 40 Abs. 1 GOG den Verhandlungen beizuziehen.

Am 28. April wurde der Flugunfall durch das österreichische Mitglied der schwedischen Unfallkommission, Oberstleutnant Michel, eingehend dargelegt; dann wurden Fragen der Materialprüfung der Wrackteile sowie auch der Faktorenerstellung bei der Flugstundenberechnung erörtert; hierbei wurde für die Faktorenberechnung auf die Einsatzprofile, die Bestandteil des Vertragswerks sind, hingewiesen. Abschließend wurde beschlossen, o. Univ.-Prof. Mayer-Maly als Vertragsrechtsexperten zur Erörterung dieses Fragenkomplexes beizuziehen.

In der Sitzung vom 6. Mai wurde zunächst von dem Experten der AUA, Prof. Dipl.-Ing. Schöberl, die Abnahme bei der Beschaffung von zivilen Luftfahrzeugen dargelegt. Danach wurden seitens des Bundesministeriums für Landesverteidigung die Abnahme von militärischen Flugzeugen und die Frage der Bauaufsicht-Güteprüfung bzw. der

H-Kontrolle beschrieben. Ein weiteres Thema dieser Sitzung war die Faktorenberechnung, insbesondere was die Zeitberechnungen und Restflugstunden betrifft. In diesem Zusammenhang wurden auch die Flugeinsatzprofile erörtert.

Die Fragen des „DRAKEN“-Vertrages und die rechtlichen Aspekte wurden insbesondere in der Sitzung vom 21. Mai 1987 eingehend behandelt. Hierbei wurde das Vertragswerk unter Beiziehung der Vertragsrechtsexperten und der Vertreter der Projektgruppe „DRAKEN“ des Bundesministeriums für Landesverteidigung grundlegend unter Berücksichtigung insbesondere der Fragen der Spezifikation, der Vertragsänderungen, der Gewährleistung und der Abnahme erörtert. Auch damit im Zusammenhang aufgeworfene technische Fragen wurden eingehend dargelegt. Zur Frage der Amtsverschwiegenheit lag ein Gutachten des BKA-Verfassungsdienst vor, das zum Ergebnis kommt, daß der Bundesminister für Landesverteidigung verpflichtet ist, jene Teile des Kaufvertrages über die Luftraumüberwachungsflugzeuge, die nach seiner pflichtgemäßen Beurteilung, sei es im Interesse einer Partei, insbesondere des Herstellers, sei es im Interesse des Bundes, geheimzuhalten, auch gegenüber dem Unterausschuß des Landesverteidigungsausschusses. Bezüglich eines Antrages des Abgeordneten Dr. Pilz auf Erhebungen im Sinne des § 40 Abs. 1 GOG durch den Bundesminister für Finanzen betreffend die Übernahme der Forderungen der Firma SAAB-SCANIA durch ein österreichisches Bankenkonsortium ergab die Abstimmung Stimmgleichheit; er gilt damit gemäß § 41 Abs. 9 der Geschäftsordnung als abgelehnt.

Am 10. Juni wurde neben verfahrensrechtlichen Fragen die Studie des Generaltruppeninspektoraates/Luftabteilung zum Einsatz von Kampfflugzeugen zur Wahrung der österreichischen Lufthoheit (Standortbestimmung März 1984) dargelegt. Weiters wurden Vertragsfragen eingehend diskutiert. Auch der Beschaffungsvorgang sowie der Ablauf des Luftraumüberwachungsprojekts wurden grundlegend erörtert, wobei insbesondere die Befassung des Landesverteidigungsrates sowie der Bewertungskommission erörtert und die Auswertungsergebnisse dargelegt wurden. Auch die Frage des Punktes 6 der Landesverteidigungsdoktrin 1975, und zwar inwieweit der Beschaffungsvorgang der Luftraumüberwachungsflugzeuge darunter falle, wurde diskutiert und ein Gutachten des BKA-Verfassungsdienst hierzu angeregt. Ferner lag dem Unterausschuß eine Kurzinformation des Bundesministeriums für Finanzen zur Frage der „DRAKEN“-Finanzierung, in welcher auf das Kreditwesengesetz Bezug genommen wird, vor.

In der Sitzung vom 11. Juni 1987 befaßte sich der Unterausschuß zunächst mit dem Stand der Gegengeschäfte, der von Sektionsleiter Ministerialrat Dr. Gröger als Vertreter des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten auch

schriftlich dargelegt wurde. Darüber hinaus wurde der Stand der metallurgischen Untersuchungen durch ao. Univ.-Prof. Dr. Stefanie Stanzl hinsichtlich der Restlebensdauer der Flugzeuge und der Faktorenberechnung dazu erörtert. Es wurde erklärt, daß die Berechnungen wegen der Notwendigkeit der Anforderung weiterer Unterlagen noch einige Zeit dauern werden. Auch die am Vortag aufgeworfene Frage des Punktes 6 der Verteidigungsdoktrin wurde mit einem Vertreter des BKA-Verfassungsdienst eingehend diskutiert, wozu ein Gutachten des BKA-Verfassungsdienst in Aussicht gestellt und übermittelt wurde. Gleichfalls wurde über die Befassung des Ministerrats und die von diesem im Zusammenhang mit der „DRAKEN“-Beschaffung gefaßten Beschlüsse informiert und diskutiert. Zwei Anträge der Abgeordneten Burgstaller und Dr. Frizberg auf Erhebungen durch Mitglieder der Bundesregierung im Sinne des § 40 Abs. 1 der Geschäftsordnung betreffend Verletzung des Punktes 6 der Verteidigungsdoktrin bei der „DRAKEN“-Beschaffung und Stationierung sowie die Frage einer allfälligen Vollmachtsüberschreitung durch den Verteidigungsminister fanden nicht die erforderliche Mehrheit.

Am 15. Juni wurde zunächst das nun vorliegende Gutachten des BKA-Verfassungsdienst zur Frage des Punktes 6 der Verteidigungsdoktrin erörtert. Daran anschließend wurden rechtliche Fragen und die Frage der Faktorenberechnung neuerlich diskutiert. Außerdem wurde der Kommandant des Fliegerhorstes Zeltweg, Brigadier Eitner, zur Frage der Sicherheit des Flugplatzes Zeltweg, in bezug auf Pistenlänge und deren Ausbau, befragt. Auch Fragen der Unfallstatistik und Unfallhäufigkeit wurden eingehend erörtert. Weiters wurde auch Hauptmann a. D. Ziggerhofer, ein ehemaliger Staffelführer und Fluglehrer, der am „DRAKEN“ ausgebildet worden war, zwischenzeitlich aber aus dem Personalstand des Bundesheeres ausgeschieden ist, als Experte gehört. Am Ende der Sitzung wurden von den Abgeordneten Burgstaller und Dr. Frizberg eine Reihe von Anträgen eingebracht.

In der Unterausschußsitzung vom 17. Juni d. J. wurden unter anderem mit ao. Univ.-Prof. Dr. Stefanie Stanzl die Fragen der Faktorenberechnung unter Zugrundelegung der verschiedenen Profile erörtert. Weiters wurde vom Unterausschußobmann ein Fernschreiben betreffend „DRAKEN“-Unfalluntersuchung — Hinweis, daß kein technischer Fehler nachweisbar sei — zur Kenntnis gebracht. Außerdem brachte Abgeordneter Dr. Pilz mehrere Anträge ein, die teilweise mit den Anträgen der Abgeordneten Burgstaller und Dr. Frizberg ident sind.

Am 24. Juli wurde vor allem der Flugunfallbericht abschnittsweise diskutiert, wobei das österreichische Mitglied der schwedischen Flugunfallkommission, Oberstleutnant Michel, referierte.

Außerdem verlangte der Unterausschuß die umgehende Übersetzung des technischen Teiles des Flugunfallberichtes.

In der Unterausschußsitzung vom 18. August, bei der bereits Teile des technischen Flugunfallberichtes in Übersetzung vorlagen, wurde die Kostenfrage durch den Drakenabsturz aufgeworfen. Weiters wurde die Frage an die technischen Experten des Ressorts gestellt, inwieweit sich durch die bisherigen technischen Erkenntnisse des Absturzes die Nichteignung des Draken ergäbe. Außerdem wurde erörtert, welche Konsequenzen durch den Drakenabsturz in technischer, personeller und organisatorischer Hinsicht getroffen werden.

Bis zur Unterausschußsitzung vom 7. September lag der technische Teil des Flugunfallberichtes zur Gänze übersetzt vor. In dieser Sitzung wurden der Flugunfall noch einmal im Hinblick auf die Details Funkverkehr, Wolkenuntergrenze sowie Stressituation des Piloten beraten und Schlußfolgerungen aus den Ergebnissen der Simulatorflüge gezogen. Weiters wurde die Verantwortlichkeit der schwedischen Luftwaffe hinsichtlich der Ausbildung und die Verantwortlichkeit der österreichischen Bundesheeresstellen hinsichtlich der Entsendung und Auswahl erörtert.

Am 22. September wurden zunächst Fragen der Übersetzung des Flugunfallberichtes einschließlich der Zeugenaussagen behandelt. Außerdem wurden mit Hauptmann Doro Kowatsch die Ausbildung am DRAKEN in Schweden bzw. seine Flugpraxis erörtert sowie Fragen der Wartung und der Einführung des Systems DRAKEN beim österreichischen Bundesheer diskutiert. Weiters wurde von ao. Univ.-Prof. Dr. Stephanie Stanzl eine vorläufige Kurzfassung ihres Gutachtens zur Beurteilung der Frage der Materialermüdung an DRAKEN-Komponenten auf Grund der zur Verfügung gestellten Unterlagen, insbesondere Überprüfung der von der Firma SAAB mitgeteilten Strukturbelastungsfaktoren; Beurteilung der Zweckmäßigkeit bzw. Notwendigkeit der Durchführung von experimentellen Untersuchungen durch eine unabhängige und neutrale Prüfstelle vorgelegt und erörtert.

Außerdem wurden die von den Abgeordneten Burgstaller und Dr. Frizberg am 15. Juni eingebrachten sowie damit identen Anträge des Abgeordneten Dr. Pilz vom 17. Juni gegen Ende der Sitzung zur Abstimmung gebracht. Hierbei fanden acht Anträge der Abgeordneten Burgstaller und Dr. Frizberg sowie sieben Anträge des Abgeordneten Dr. Pilz auf Erhebungen durch Mitglieder der Bundesregierung bzw. auf Beiziehung weiterer Sachverständiger im Sinne des § 40 Abs. 1 der Geschäftsordnung nicht die erforderliche Mehrheit. Ein Antrag wurde vom Abg. Dr. Pilz zurückgezogen.

In der Sitzung des Unterausschusses vom 23. September wurde das Gesamtergebnis der Bera-

tungen erörtert, wobei kein Einvernehmen hergestellt werden konnte. Der UA-Obmann Abgeordneter Dipl.-Vw. Dr. Steiner hat dem Landesverteidigungsausschuß hierüber sowie über den Gang der gesamten Verhandlungen in der Sitzung vom 23. September 1987 berichtet.

In der darauffolgenden Debatte, an der sich die Abgeordneten Dr. Ermacora, Roppert, Dipl.-Ing. Dr. Krünes, Burgstaller, Dr. Frizberg, Mag. Geyer und Dipl.-Vw. Dr. Steiner sowie der Bundesminister für Landesverteidigung Dr. Lichal beteiligten, wobei letzterer mitteilte, daß er im Sinne der Entschließung des Nationalrates vom 26. Juni 1987 über die begleitende Abnahmekontrolle im Einvernehmen mit dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr Bedienstete des Bundesamtes für Zivilluftfahrt zur Abnahme des nächsten auszuliefernden DRAKEN nach Schweden entsenden und nach Abschluß des Abnahmeverfahrens den nächsten DRAKEN betreffend — mit der Übergabe ist im November zu rechnen — dem Plenum des Nationalrates mündlich berichten werde, wurde auf Antrag der Abgeordneten Dipl.-Vw. Dr. Steiner, Roppert und Dr. Frischenschlager mehrheitlich beschlossen, folgende Feststellungen in den Ausschußbericht aufzunehmen:

Ergebnis der Beratungen

Bevor auf das Ergebnis der Beratungen im einzelnen eingegangen wird, sei betont, daß die Notwendigkeit der Luftraumüberwachung nicht in Frage gestellt worden ist.

a) Unfall

Entsprechend der Entschließung des Nationalrates vom 26. Juni 1987 hat der Bundesminister für Landesverteidigung dem Landesverteidigungsausschuß den Untersuchungsbericht der gemischten österreichisch-schwedischen Flugunfallkommission betreffend den Flugunfall von Hauptmann Johann Wolf am 11. November 1986 vorgelegt. Nach Übersetzung wurden den Mitgliedern des Unterausschusses auch der Technische Untersuchungsbericht, der Flugmedizinische Bericht/Human Factors und eine Abschrift der in Schweden durchgeführten Zeugenvernehmungen zur Kenntnis gebracht.

Auf Grund der durchgeführten technischen Untersuchungen kommt die Unfallkommission zu dem Schluß, daß eine Fehlfunktion oder Hinweise auf eine solche, die den Unfall erklären könnten, nicht gefunden wurden. Die mehrfach diskutierte Möglichkeit, der Absturz könnte durch Vogelschlag verursacht worden sein, wird im Unfallbericht nicht bestätigt. Es wurde bestätigt, daß es während des Unfallfluges Störungen mit dem Funkgerät gegeben hat und daß Hauptmann Wolf mit einer anderen Maschine als ursprüng-

lich geplant den Übungsflug angetreten hat. In der schließlich verwendeten Maschine war vorher der Trimmervo ausgetauscht worden, wobei inzwischen mehrmals anstandslos geflogen wurde.

Aus dem Flugmedizinischen Bericht ergeben sich auch keine Hinweise darauf, daß der Flugunfall auf menschliches Versagen zurückzuführen sei.

Hinsichtlich der Personalauswahl der für die Einschulung der auf den SAAB-DRAKEN vorgesehenen österreichischen Piloten konnte der Unterausschuß in Erfahrung bringen, daß Hauptmann Wolf eine Flugerfahrung von 780 Stunden auf der SAAB 105 — die Mindestdauer für diesen Flugzeugtyp als Auswahlkriterium für eine Ausbildung auf dem SAAB-DRAKEN war mit 300 Stunden festgelegt worden — hatte und auch alle anderen Auswahlkriterien, insbesondere die militärische Flugtauglichkeit der Kategorie I, erfüllte. Zum Vergleich wären die schwedischen Voraussetzungen für eine Einschulung auf dem SAAB-DRAKEN zu erwähnen: Grundausbildung auf einem Propeller-Flugzeug und 125 Stunden auf einer SAAB 105.

Auf Grund dieser Feststellungen können Auswirkungen auf den Beschaffungsvorgang nicht angenommen werden.

Der Unterausschuß hat sich aber dennoch eingehend mit dem Beschaffungsvorgang befaßt.

b) Vertrag

Der „Kaufvertrag“ ist nach den vom Unterausschuß gewonnenen Erkenntnissen ohne Rechtsmängel zustande gekommen. Der Unterausschuß hat diesbezüglich insbesondere festgestellt, daß der Bundesminister für Landesverteidigung mit Beschluß des Ministerrates vom 2. April 1985 zu Detailverhandlungen und am 21. Mai 1985 zur Unterzeichnung des Kaufvertrages, die noch am selben Tag nach Ende der Sitzung des Ministerrates erfolgte, ermächtigt wurde. Auch die in der Folge vereinbarten Vertrags- und Spezifikationsänderungen sind unter Beachtung des Bundesministerengesetzes und der Geschäftseinteilung des Bundesministeriums für Landesverteidigung — wo erforderlich im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Finanzen — zustande gekommen.

Der Beschaffungsvertrag, für den nach seinem Inhalt österreichisches Recht zu gelten hat, stellt eine Mischform zwischen einem Kauf- und Werkvertrag dar. Dies ist insbesondere unter Bedachtnahme auf die zur Anwendung kommenden Gewährleistungsbedingungen von Bedeutung.

Was diese Gewährleistungsbedingungen wie auch die Gründe für einen allfälligen Rücktritt vom Vertrag anlangt, so wird ausreichend sichergestellt, daß der Vertrag alle rechtlichen Möglichkeiten bietet, um entsprechende rechtliche Folgerungen für den Fall zu ziehen, wenn eines der von der Firma

SAAB-SCANIA gelieferten Flugzeuge den geforderten Bedingungen tatsächlich nicht entsprechen sollte. Ob von den Gründen für einen Rücktritt vom Vertrag Gebrauch zu machen ist, kann jedoch erst dann beurteilt werden, wenn sich im Zuge der Abnahme jedes einzelnen Flugzeugs ein Abweichen von den vertraglich vereinbarten Leistungsparametern oder ein systemimmanenter Mangel ergeben sollte. Für diese Prüfung sind sowohl die Spezifikationen wie auch die in den Ausschreibungsunterlagen (Pflichtenheft), die einen Bestandteil des Vertrages bilden, enthaltenen technischen Daten heranzuziehen; insbesondere wird hierbei die garantierte Restlebensdauer jedes einzelnen Flugzeugs einschließlich der Faktorenberechnung einer eingehenden Überprüfung im Rahmen der technischen Möglichkeiten zu unterziehen sein.

Sollten im Zuge der Abnahme der einzelnen Flugzeuge Abweichungen von den gemachten Zusagen technischer Natur nicht festgestellt werden, so wird der Bundesminister für Landesverteidigung die bereits abgenommenen Flugzeuge auch noch während der Gewährleistungsfrist einer eingehenden Prüfung im österreichischen Einsatzprofil zu unterziehen haben, wobei auch in diesem Rahmen der Frage der Restlebensdauer jedes einzelnen Flugzeugs besondere Beachtung zu schenken sein wird.

Was den Kauf der Forderung von SAAB-SCANIA gegenüber der Republik Österreich durch ein österreichisches Bankenkonsortium anlangt, so stellt dies eine durchaus übliche Vorgangsweise im Wirtschaftsleben dar. Durch die Anwendung österreichischen Rechts ist auch sichergestellt, daß Einreden aus dem Vertrag auch gegen das Bankenkonsortium geltend gemacht werden können, da sich seinerseits wieder gegenüber SAAB-SCANIA regressieren könnte.

c) Abnahmeverfahren

Das vom Bundesministerium für Landesverteidigung ausgearbeitete Verfahren zur Abnahme der bestellten Luftraumüberwachungsflugzeuge vom Typ SAAB 35 OE gleicht dem im zivilen Bereich üblichen Verfahren: Bereits während des Zusammenbaues wurde unter Beiziehung von vom Bundesministerium für Landesverteidigung entsendeten Technikern, die jederzeit Zutritt zu den Fertigungseinrichtungen hatten, eine begleitende Kontrolle durchgeführt. Nach Abschluß der Fertigung erfolgt die Abnahmekontrolle, bei welcher die Übereinstimmung der von den einzelnen Flugzeugen tatsächlich erfolgten Leistungen mit den zugesagten Werten zu prüfen ist.

Im einzelnen sind vertraglich vereinbarte Leistungsparameter zu verifizieren. Dazu ist die Kenntnis der Grundaufgaben der Luftraumüberwachungsflugzeuge notwendig, nämlich „zu jeder Tageszeit, bei den für die österreichischen Flug-

plätze und die Militärluftfahrt definierten Wettermindestbedingungen, in den für die Luftfahrt physikalisch möglichen Flughöhen und aus jeder Richtung ein unbekanntes Flugziel zu identifizieren und gegebenenfalls Waffen zum Einsatz zu bringen“. Die vertraglich vereinbarten Leistungsparameter sind daher insbesondere in folgenden Bereichen zu verifizieren:

- Reaktionszeit, Startbefehl — Alarmstart
- Anfangssteigleistung
- Specific excess power
- Schub/Gewichtsverhältnis
- Startgewicht
- Höchstgeschwindigkeit
- Dienstgipfelhöhe
- Aktionsradius.

Diese Parameter werden von einem von der Firma SAAB-SCANIA unabhängigen schwedischen Institut im Beisein österreichischer Abnahmefachleute geprüft.

Die Beiziehung von Instituten des Erzeugerlandes für die Abnahmekontrolle (zur Erlangung des airworthiness certificate) entspricht auch im zivilen Bereich einer dauernden Übung. Diese Vorgangsweise wurde auch von Dänemark und Finnland beim Ankauf der dort zum Einsatz kommenden DRAKEN eingehalten.

Bei der Abnahme der bisher ausgelieferten Flugzeuge wurden Mängel, die eine Vertragsauflösung nach sich ziehen könnten, nicht festgestellt. Entsprechend einer Entschließung des Nationalrates vom 26. Juni 1987 wird der Bundesminister für Landesverteidigung der weiteren Abnahme einen nicht dem Personalstand des Bundesministeriums angehörenden Experten beizuziehen haben.

Die Möglichkeit der Beiziehung außenstehender Experten wird durch den DRAKEN-Vertrag ausdrücklich eingeräumt. Durch diese Beiziehung Dritter wird jedoch die Letztverantwortlichkeit des Bundesministers für Landesverteidigung für das Abnahmeverfahren nicht berührt.

Einer der wesentlichsten Punkte des Vertragswerkes ist die Erreichung der vertraglich zugesicherten Restlebensdauer von mindestens 1 000 Flugstunden je Flugzeug. Das Gutachten des Instituts für Festkörperphysik der Technischen Universität Wien stellt die Lebensdauer der DRAKEN mit 2 500 Stunden, wie sie von der Herstellerfirma angegeben wurde, nicht in Frage. Auch die zur Erreichung der Restlebensdauer herangezogenen Abminderungsfaktoren für den D-DRAKEN bzw. für den OE-DRAKEN im Verhältnis zum F-DRAKEN werden im Gutachten grundsätzlich nicht in Frage gestellt. Demgemäß heißt es in der vorläufigen Kurzfassung von ao. Univ.-Prof. Dr. S. Stanzl (S. 5), daß auf Grund der dort angeführten Prämissen die Zusicherung von 1 000 Flugstunden im österreichischen Einsatzprofil nicht ganz

unproblematisch erscheinen, sich aber anhand der übergebenen Unterlagen auch nicht widerlegen lasse.

d) **Betreibbarkeit**

Was die Betreibbarkeit des Systems in Österreich anlangt, so ist im Unterausschuß festgestellt worden, daß noch weitere Vorarbeiten rechtlicher, technischer und organisatorischer Natur insbesondere auch deshalb erforderlich sind, um einen sicheren Betrieb möglichst umweltschonend zu gewährleisten. An diesen Voraussetzungen wird gearbeitet; unüberwindliche oder systemimmanente Mängel wurden nicht sichtbar gemacht. Die Beschaffung an sich ist also davon nicht betroffen.

Zusammenfassung

Als Schlußfolgerung und Ergebnis der Unterausschußberatungen wird dem Landesverteidigungsausschuß vorgeschlagen, dem Plenum die Kennt-

nisnahme des Berichtes des Bundesministers für Landesverteidigung betreffend den „DRAKEN“-Flugunfall und die Auswirkungen auf den Beschaffungsvorgang (III-13 der Beilagen) zu empfehlen.

Bei der Abstimmung wurde der Bericht III-13 der Beilagen mit Stimmenmehrheit zur Kenntnis genommen.

Die Abgeordneten Burgstaller, Dr. Frizberg und Ing. Kowald haben ein abge-sondertes Gutachten im Sinne des § 42 Abs. 4 der Geschäftsordnung abgegeben. %

Als Ergebnis seiner Beratungen stellt der Landesverteidigungsausschuß den Antrag, der Nationalrat wolle den Bericht des Bundesministers für Landesverteidigung betreffend DRAKEN-Flugunfall und Auswirkungen auf den Beschaffungsvorgang (III-13 der Beilagen) zur Kenntnis nehmen.

Wien, 1987 09 23

Dipl.-Vw. Dr. Steiner

Berichterstatter

Dr. Frischenschlager

Obmann

/.

Minderheitsbericht

zum Bericht des Ausschusses für Landesverteidigung über den Bericht des Bundesministers für Landesverteidigung betreffend DRAKEN-Flugunfall und Auswirkungen auf den Beschaffungsvorgang (III-13 der Beilagen)

Die unterzeichneten Mitglieder des Ausschusses für Landesverteidigung des Klubs der Österreichischen Volkspartei erstatten gemäß § 42 Abs. 4 der Geschäftsordnung nachstehendes abgeordnetes Gutachten:

Der Unterausschuß des Verteidigungsausschusses hat die Aufgabe erhalten, dem Landesverteidigungsausschuß einen Bericht zu geben über

1. den Bericht des Bundesministers für Landesverteidigung, betreffend den DRAKEN-Flugunfall und Auswirkungen auf den Beschaffungsvorgang (III-13 der Beilagen),
2. über den Antrag 35/A (E) der Abgeordneten Freda Blau-Meissner und Genossen, betreffend umgehenden Stop aller mit der Beschaffung und Stationierung der DRAKEN-Abfangjäger im Zusammenhang stehenden Investitionen und Vorbereitungsarbeiten und
3. über den Antrag 41/A (E) der Abgeordneten Freda Blau-Meissner und Genossen, betreffend die Prüfung des Ausstiegs aus dem DRAKEN-Vertrag.

Dieser Auftrag ist von Abgeordneten Dr. Ermacora noch dahin gehend präzisiert worden, daß

1. der Unterausschuß einen oder mehrere Experten zu bestellen habe, die von seiten des Unterausschusses den Abnahmeprozess des DRAKEN in Schweden prüfen und begutachten,
2. dabei den Grundsatz der „Fremdkontrolle“ sicherzustellen habe und daß
3. unabhängig von der Abnahmeprüfung eine Materialprüfung des DRAKEN durch einen Sachverständigen zu erfolgen habe.

Am 17. Juni 1987 hat der Verteidigungsausschuß den Antrag gestellt, den Unterausschuß für seine Berichterstattung eine Frist bis 30. September 1987 zu setzen. Gleichzeitig wurde über die beiden Anträge der Abgeordneten Blau-Meissner und Genossen abgestimmt. Am 2. Juli 1987 wurde dieser Antrag im Plenum beschlossen. Am 26. Juni 1987 wurde von allen Parteien des Nationalrates ein Entschließungsantrag folgenden Inhalts beschlossen:

„Durch das Abnahmeverfahren, wie es vom Unterausschuß des Landesverteidigungsausschusses geprüft worden ist, ist die Erreichung der vertraglich zugesicherten Leistungen des DRAKEN S35OE zu verifizieren. Sollten diese Leistungen nicht erreicht werden, wären daraus die entsprechenden rechtlichen Konsequenzen zu ziehen und allenfalls vom Vertrag zurückzutreten.“

Im Hinblick auf die Sensibilität für die DRAKEN-Beschaffung erscheint es im Interesse aller Beteiligten von größter Bedeutung, daß das zur Verifizierung der vertraglich festgelegten technischen Spezifikationen durchzuführende Abnahmeverfahren mangelfrei durchgeführt wird. Hierbei ist zu berücksichtigen, daß im Bundesministerium für Landesverteidigung bisher keine Erfahrungen mit der Abnahme von Überschallflugzeugen gewonnen werden konnten, sodaß im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Landesverteidigung die Hilfestellung Dritter in Anspruch genommen werden sollte.

Im Hinblick darauf stellen die unterfertigten Abgeordneten folgenden

Entschließungsantrag

Der Nationalrat wolle beschließen:

Der Bundesminister für Landesverteidigung wird ersucht, im Sinne des DRAKEN-Vertrages zusätzlich zu den dem Personalstand des Bundesministeriums für Landesverteidigung angehörenden Experten

257 der Beilagen

9

einen oder mehrere nicht in organisatorischem Zusammenhang mit dem Bundesheer stehende Beauftragte mit entsprechender Sachkompetenz aus dem Bereich der Luftfahrt und insbesondere der technischen Abnahme von Fluggerät zur Abnahme der zu übernehmenden Flugzeuge beizuziehen. Der Bundesminister für Landesverteidigung wird weiters ersucht, die Mitglieder des Landesverteidigungsausschusses spätestens zu Beginn der Herbsttagung 1987 vom Ergebnis des Abnahmevorganges in Kenntnis zu setzen.“

I.

Der Unterausschuß begann seine Verhandlungen am 26. März 1987 und führte unter dem Vorsitz von Abgeordneten Dr. Ludwig Steiner 15 Verhandlungen bis einschließlich 23. September 1987 durch. Gleich zu Beginn erklärte der Vorsitzende, daß der Unterausschuß sämtliche Fragen im Zusammenhang mit dem Beschaffungsvorgang erörtern werde.

Der Herr Verteidigungsminister bekundete sein offensichtliches Desinteresse an der Aufgabenstellung des Unterausschusses durch sein überwiegendes Fernbleiben von den Sitzungen.

Verteidigungsminister und Vorsitzender sind weiters für die schlechten Arbeitsbedingungen des Unterausschusses verantwortlich. So wurde — entgegen den Zusagen — kein Protokoll geführt. Weiters wurde den Mitgliedern des Ausschusses als Abgeordneten des Hauses trotz mehrfacher dringender Urge-zen die Vorlage folgender wesentlicher Unterlagen verweigert:

- des vollständigen DRAKEN-Kaufvertrages vom 21. Mai 1985,
- der dazu gehörenden umfassenden technischen Spezifikation,
- der Ausschreibungsunterlagen, insbesondere der sogenannten Indikatorenliste,
- der Flughandbücher,
- der Lebenslaufakte der einzelnen Flugzeuge.

Diese Unterlagen sind entscheidend für die Beurteilung der Vertragserfüllung seitens des schwedischen Partners und damit für die Frage eines allfälligen Vertragsausstieges.

Die beharrliche Weigerung des Bundesministeriums für Landesverteidigung, diese Unterlagen und Informationen bekanntzugeben, läßt den Schluß zu, daß seitens des Ministeriums ein ernsthafter Ausstieg aus dem Vertrag nicht beabsichtigt war und ist.

Wir haben daher im Unterausschuß folgenden Antrag gestellt: „Sowohl im Rechtsgutachten von Univ.-Prof. Dr. Theo Mayer-Maly als auch in seinem mündlichen Vortrag vor dem Unterausschuß spielt die Übereinstimmung der von Ö-DRAKEN erbrachten Leistungsdaten mit den in der Ausschreibung und im Vertrag geforderten Werten eine entscheidende Rolle.

Nur wenn diese Werte übereinstimmen, ist sichergestellt,

- daß der Ö-DRAKEN das geforderte Leistungsprofil erbringt
- und die Firma SAAB-SCANIA tatsächlich ihre Vertragspflichten erfüllt.

Dem Unterausschuß sind aber bislang alle wesentlichen technischen Leistungsdaten in der letztgültigen Konfiguration vorenthalten worden. Die Feststellung dieser Leistungsdaten wird zudem noch dadurch erschwert, daß bislang seit dem 21. Mai 1985 sechs Vertragsänderungen stattgefunden haben.

Wir ersuchen daher den Präsidenten des Nationalrates gemäß § 40 (1) GOG, den Bundesminister für Landesverteidigung aufzufordern, Erhebungen über

- die letztgültige Fassung der sogenannten „technischen Spezifikation“ als Bestandteil des Vertrages
- die gesamten Ausschreibungsunterlagen des Bundesministeriums für Landesverteidigung für die Beschaffung von Luftraumüberwachungsflugzeugen, insbesondere die Indikatorenliste
- das diesbezügliche Pflichtenheft
- und die diesbezüglichen Flughandbücher der Piloten einzuleiten und dem Unterausschuß darüber schriftlich zu berichten.“

Der Antrag wurde am 22. September 1987 im Unterausschuß mit Mehrheit verworfen.

Als in einzelnen Presseberichten festgehalten wurde, daß ein österreichisches Bankenkonsortium die schwedischen Forderungen aus dem DRAKEN-Vertrag aufgekauft hat, wurde vom Vorsitzenden des Unterausschusses mehrmals eine aufklärende Stellungnahme des Finanzministeriums zu diesem äußerst befremdlichen Vorgang versprochen. Die Stellungnahme ist dem Unterausschuß niemals vorgelegt worden.

II.

Ein weiteres schwerwiegendes Indiz für die geringe Bereitschaft des Vorsitzenden und des Verteidigungsministeriums, die Abgeordneten wie auch die österreichische Öffentlichkeit umfassend zu informieren, liefern die Vorgänge rund um den eigentlichen Unfallsbericht zum Absturz des Hauptmann W o l f.

Der Unfallbericht war in Schweden am 20. Juni 1987 fertig. Mehrere österreichische Offiziere hatten daran mitgearbeitet, waren freilich bereits ein Monat zu spät nach Schweden entsandt worden. Diese Offiziere vereinbarten eine gleichzeitige Pressekonferenz über den Unfallbericht in Schweden und Österreich.

Das Ministerbüro verzichtete jedoch auf die rechtzeitige Übernahme des Unfallberichtes und eine entsprechende Pressekonferenz in Österreich. Daher fand lediglich eine solche in Schweden statt. Dort wurde von seiten der schwedischen Luftwaffe einzig und allein Hauptmann W o l f für den Unfall verantwortlich gemacht. Er wurde überdies — trotz gegenteiliger Darstellung im Bericht selbst — als unterdurchschnittlicher Flieger dargestellt, der niemals nach Schweden hätte entsandt werden dürfen. Diese Darstellung lief über sämtliche internationale Presseagenturen und wurde daher auch in der Folge von den österreichischen Medien übernommen. Die Rufschädigung für den verstorbenen Piloten und seine Familie war enorm.

Erst in der Sitzung des Unterausschusses vom 24. Juli 1987 — also über ein Monat nach Fertigstellung — wurde dem Unterausschuß ein „Untersuchungsbericht“ vorgelegt. Dieser Bericht war keine autorisierte deutsche Übersetzung des original-schwedischen Hauptberichts, sondern eine informelle Parallelarbeit der österreichischen Vertreter in der Unfallkommission zum schwedischen Bericht, der laut Auskunft der schwedischen Untersuchungskommission „ohne Beweiskraft“ war.

Erst nachdem ein schwedischer Staatsbürger, der in Graz lebt, bei der schwedischen Untersuchungskommission angefragt hatte und postwendend vier (!) Berichte erhielt (Hauptbericht, technischer Unfallbericht, Humanbericht und Protokollaussagen) und die gefertigten Abgeordneten diese Tatsache publik machten, fand sich das Bundesministerium für Landesverteidigung bereit, alle vier Berichte Stück für Stück am 18. August 1987, am 7. September 1987 und am 22. September 1987 vorzulegen. Dabei bediente sich das Ministerium für die Übersetzung aus dem Schwedischen eines Reserveoffiziers, der seiner Arbeit folgende „Anmerkung des Übersetzers“ voranstellte: „Es war nicht meine Absicht, eine sprachlich ausgefeilte Übersetzung zu liefern, sondern war im Gegenteil bemüht, möglichst wortgetreu zu übersetzen, um dem Leser den gleichen manchmal wirren Eindruck zu vermitteln, den auch der schwedische Text bietet.“

Tatsächlich stellt der Unfallbericht eine schlampige und überaus gehudelte Arbeit dar. Das liegt schon an der kurzen Arbeitszeit: Während Unfallberichte in Schweden durchschnittlich zwischen 17 Monate bis 3 Jahre dauern, wurde der vorstehende Bericht in sieben Monaten zusammengeschrieben.

Das Ergebnis dieser überhasteten Arbeit sind zahllose Flüchtigkeitsfehler — in jedem Teilbericht wird beispielsweise die Startzeit des Hauptmann W o l f anders angegeben — einmal mit 9.12 Uhr, dann mit 9.13 Uhr schließlich mit 9.14 Uhr — sowie handfeste inhaltliche Widersprüche.

So heißt es beispielsweise im Hauptbericht: „Es finden sich keine Hinweise für technisches Versagen“.

Dagegen wird in den anderen Berichten festgestellt:

- daß das Funkgerät des Unfall-DRAKEN mehr als die Hälfte der Flugzeit ausgefallen war, sodaß der Fluglotse teilweise nicht feststellen konnte, in welcher Höhe sich Hauptmann W o l f befand;
- daß die Unfallmaschine zudem zwei Flüge zuvor schwere Mängel
 - am Trimmservo
 - an der Nottrimmung
 - und am Autopiloten
 aufwies, ohne daß diese Mängel behoben werden konnten.

Das heißt aber, daß die einzig zulässige Schlußfolgerung aus dem gesamten Unfallbericht lauten müßte: Es konnte weder ein Pilotenfehler noch ein technisches Versagen eindeutig nachgewiesen werden. Die überwiegende Wahrscheinlichkeit spricht jedoch für ein technisches Versagen, da mehrere schwere Mängel an der Steuerung des Flugzeuges, wie sie zwei Flüge zuvor aufgetreten sind und niemals behoben wurden, sowie der Ausfall des Funkgerätes einen Absturz aus diesen Gründen naheliegend erscheinen lassen.

Im übrigen bestätigt der Unfall alle Befürchtungen, die gegenüber dem 25 Jahre alten DRAKEN bestehen: Die Maschine, mit der der Unfall erfolgte, war über 2 000 Stunden alt und hatte daher notgedrungen eine Reihe von technischen Alterungserscheinungen. (Zur Abrundung des Bildes sei nur darauf

hingewiesen, daß Hauptmann W o l f ursprünglich mit einer anderen alten Maschine fliegen sollte, die sich im Zeitpunkt des Starts als kaputt erwies, sodaß er kurzfristig auf den Unfalls-DRAKEN umsteigen mußte.)

Der nachweislich sehr gute SAAB-105-Pilot W o l f war durch:

- den an sich schwer zu fliegenden DRAKEN,
- der schon kleinste Pilotenfehler nicht verzeiht,
- die äußerst schlechten äußeren Wetterbedingungen,
- sowie einer inneren Streßsituation,

überfordert.

Die innere Streßsituation bestand darin, daß Hauptmann W o l f von Oberst K o l e c k o mit dem offensichtlichen Auftrag nach Schweden geschickt worden war, Oberstleutnant H a a s zu bespitzeln. (Dieser Umstand beschäftigt bereits den Untersuchungsrichter.)

Sieht man von den speziellen Belastungen ab, so stellt der Unfall des Hauptmann W o l f die geradezu typische Kombination von Alterserscheinungen der Maschine und Überforderung des Piloten dar, wie sie auch in Zukunft, vor allem im Hinblick auf das Alter der soeben für Schweden bestimmten DRAKEN-Piloten (durchschnittlich 46,5 Jahre) zu besorgen ist.

III.

Größten Raum in der Diskussion im Unterausschuß nahm daher auch die Frage der Alterung des Materials und damit im Zusammenhang die 1 000-Stunden-Garantie des schwedischen Vertragspartners für sämtliche gelieferten Drakenmaschinen ein. Dabei stellte sich heraus:

- daß das Bundesministerium für Landesverteidigung erst durch das Gutachten von Prof. M a u r e r erkannte, daß die Firma SAAB-SCANIA ihrer 1 000-Stunden-Garantie eine vollkommen falsche Berechnung zugrunde gelegt hatte: nämlich einen Faktor 0,9 im Verhältnis des D-DRAKEN zum F-DRAKEN und einen Faktor 0,63 im Verhältnis zum Ö-DRAKEN;
- daß nach einer daranschließenden Initiative von Brigadier K e l t s c h a und Univ. Prof. Dr. S t a n z l diese Berechnung vom schwedischen Vertragspartner geändert wurde: Faktor 0,75 für den D-DRAKEN und Faktor 0,9 für den OE-DRAKEN und daß
- auch diese Berechnungsweise nunmehr widerlegt ist, da festgestellt wurde, daß der D-DRAKEN ungefähr dasselbe Einsatzprofil geflogen ist wie der F-DRAKEN in Schweden.
- Als letzte Variante wurde ein Nachweis der vertraglich zugesicherten 1 000 Restflugstunden mittels eines Vergleichs mit einem theoretischen Einsatzprofil versucht. Die Fa. SAAB stellte jedoch auch dafür gegenüber Frau Prof. S t a n z l keine überprüfbareren Grundlagen zur Verfügung. Dies trotz der Tatsache, daß die Fa. SAAB angibt, beim DRAKEN D Messungen durchgeführt zu haben und damit den errechneten Belastungsfaktor 0,9 gegenüber dem F-DRAKEN verifiziert zu haben (siehe Seite 144 des ursprünglichen Vertrages). Frau Prof. S t a n z l erklärte daher auch die Vorgangsweise des schwedischen Vertragspartners für zumindest „schlampig“ und Prof. M a u r e r stellte fest, daß er derartige Rechnungsoperationen bei einer seriösen Firma nicht erwartet hätte.

Die „vorläufige Kurzfassung des Gutachtens von Prof. S t a n z l“ vom 22. September 1987 stellt denn auch fest:

- „Nur wenige Dokumente waren für das Luftfahrzeug S35D und S35OE erhältlich.“
- „Die zur Verfügung gestellten Dokumente lassen allerdings eine detaillierte rechnerische Überprüfung nicht zu.“

Und:

- „Die Österreich zugesicherten 1 000 Flugstunden waren anfangs auf der irrtümlichen Annahme eines schwächeren Flugprofils für Österreich begründet. Durch Einsatz des gültigen harten Profils hätten sich weit weniger als 1 000 Flugstunden ergeben. Zur nachträglichen Rechtfertigung der zugesicherten 1 000 Flugstunden trotz dieser Tatsache wurde von der Fa. SAAB ein zweiter Irrtum bei der ursprünglichen Berechnung angeführt: Demnach wurden reine, zu harte Pilotenschätzungen anstelle der bereits mehr als 10 Jahre vorhandenen Beschleunigungsmeßergebnisse verwendet.“

Brigadier B e r n e c k e r formulierte diese sachlichen Feststellungen weit drastischer. Er sagte ganz offen im Ausschuß: „Die Schweden haben versucht uns hineinzulegen.“

Trotz dieser gravierenden Feststellungen, die die Sicherheit der Bevölkerung und der Piloten nachhaltig tangieren und die jederzeit einen Ausstieg aus dem Vertrag möglich machen, sieht das Verteidigungsministerium keinen Anlaß, aus dem Vertrag auszusteigen.

Wir haben daher folgenden Antrag gestellt:

„Die bisherige Diskussion im Unterausschuß hat unter anderem gezeigt, daß die Firma SAAB-SCANIA eine Reihe von Drakenflugzeugen an Österreich liefert, die nicht nur älter als 23 Jahre sind, sondern bereits mehr als 2 000 Stunden geflogen wurden. Da sämtliche schwedischen Drakenflugzeuge ursprünglich mit 2 200 Stunden, nunmehr jedenfalls aber mit 2 500 Stunden wegen Erreichung des Endes ihrer Strukturlebensdauer aus dem Verkehr gezogen werden müssen, wird fraglich, wieso die Firma SAAB-SCANIA dennoch für alle 24 Ö-DRAKEN einen Betrieb von je 1 000 Stunden garantieren kann.

Diese Frage ist für die Sicherheit der österreichischen Bevölkerung, wie auch für die Sicherheit der Piloten von entscheidender Bedeutung.

Weiters sind die garantierten 1 000 Stunden ein wesentlicher Vertragsbestandteil und damit eine ‚Muß-Forderung‘, deren Nichterbringung zum Ausstieg aus dem Vertrag führt.“

Wir ersuchen daher den Präsidenten des Nationalrates gemäß § 40 (1) GOG, den Bundesminister für Landesverteidigung aufzufordern, Erhebungen über

- sämtliche Lebenslaufakte der 24 SAAB-Ö-DRAKEN
- sowie darüber einzuleiten, wie man bei Flugzeugen, deren Restnutzendauer teilweise unter 500 Stunden liegt, noch weitere 1 000 Flugstunden garantieren kann,
- was diese Garantie im einzelnen zu bedeuten hat
- und dem Unterausschuß darüber schriftlich zu berichten.“

Dieser Antrag wurde am 22. September 1987 mehrheitlich im Unterausschuß verworfen.

IV.

Für die Frage des Vertragsausstiegs lag dem Unterausschuß ein Rechtsgutachten von Prof. Mayer-Maly vor. Prof. Mayer-Maly hat dieses Gutachten in einem mündlichen Vortrag vor dem Unterausschuß erläutert und dargestellt.

Er wies dabei nach:

- daß der österreichische Vertragspartner wegen Preisunangemessenheit nach § 934 ABGB aus dem Vertrag aussteigen kann und empfahl in diesem Zusammenhang ein diesbezügliches Schätzgutachten in Auftrag zu geben;
- daß vor Abnahme des (der) DRAKEN ein Rücktritt vom Vertrag wegen Nichteinhaltung auch nur einer einzigen zugesicherten Eigenschaft („Muß-Forderung“) möglich sei, nach Abnahme eine Wandlung gemäß § 1167 ABGB.

Wir haben daher folgenden Antrag gestellt:

„Univ.-Prof. Dr. Theo Mayer-Maly hat sowohl in seinem Rechtsgutachten als auch in seinem mündlichen Vortrag vor dem Unterausschuß geraten, die Preisangemessenheit der DRAKEN-Beschaffung durch ein Schätzgutachten überprüfen zu lassen. Es liegen nämlich eine Reihe von Indizien vor, die darauf hindeuten, daß Österreich mehr als das Doppelte des wahren Wertes der DRAKEN-Flugzeuge zu bezahlen hat. Sollte dies zutreffen, so wäre über § 934 ABGB ein eindeutiger Ausstiegsgrund gegeben.

Indizien für die Preisunangemessenheit sind unter anderem:

- Die Tatsache, daß Voranbote der Firma SAAB-SCANIA aus dem Jahr 1983 und 1984 um eine Milliarde Schilling unter dem endgültigen Anbot lagen;
- die Tatsache, daß die Position „Publikation/Dokumentation“ im DRAKEN-Vertrag 190 Millionen Schilling vorsieht, während im LIGHTNING-Angebot dieselbe Position mit 61 Millionen Schilling beziffert wird;
- die Tatsache, daß einzelne Teile des DRAKEN-Anbotes, vor allem einfaches technisches Gerät betreffend um das Fünfzehnfache und mehr des angemessenen Wertes überhöht sind.

Wir ersuchen daher den Präsidenten des Nationalrates gemäß § 40 (1) GOG, den Bundesminister für Landesverteidigung aufzufordern, Erhebungen mit dem Ziel einzuleiten, sicherzustellen, daß eine international renommierte Autorität mit langjähriger Erfahrung in der Überprüfung und Erprobung von Abfangjägern mit der Ausarbeitung eines Schätzgutachtens über den wahren Wert des DRAKEN betraut wird.

In Betracht kämen beispielsweise die Firma MESSERSCHMIDT/BÖLKOW/BLOHM, München, die deutsche Forschungs- und Versuchsanstalt für Luft- und Raumfahrt Braunschweig oder die Schweizer Gruppe für Rüstungsdienste in Bern.“

Was die Tatsache betrifft, daß Voranbote der Firma SAAB-SCANIA um eine Milliarde Schilling unter dem endgültigen Anbot lagen, haben wir folgenden Antrag gestellt:

„Beim Beschaffungsvorgang des Ö-DRAKEN fallen eine Reihe von Ungereimtheiten auf. So sollen dem Bundesministerium für Landesverteidigung schon vor dem Jahre 1984 mehrere Angebote der Firma SAAB-SCANIA in höchst unterschiedlichen Kaufpreishöhen vorgelegen sein. Auch wurde der Abfangjäger des Typs „LIGHTNING“ der Firma BRITISH-AEROSPACE in der offiziellen Bewertung vor den SAAB-DRAKEN gereiht — und dennoch dem Draken der Zuschlag erteilt.

Wir ersuchen daher den Präsidenten des Nationalrates gemäß § 40 (1) GOG, den Bundesminister für Landesverteidigung aufzufordern, Erhebungen über

- sämtliche Angebote der Firma SAAB-SCANIA an das Bundesministerium für Landesverteidigung oder andere Personen betreffend den Typ DRAKEN
- sowie sämtliche Angebote der übrigen sich bewerbenden Firmen

einzuweisen und dem Unterausschuß darüber einen schriftlichen Bericht zu geben.“

V.

Für die Kontrolle der Abnahme des Ö-DRAKEN in Schweden haben wir folgende Anträge gestellt:

„Die Abnahme des Ö-DRAKEN in Schweden hat eine überragende Bedeutung

- für die Frage der Eignung des Flugzeuges als Abfangjäger
- für das Problem der Flugsicherheit
- für die Frage der Einhaltung aller geforderten Leistungsparameter und damit auch
- für die Frage des Ausstieges aus dem Drakenvertrag.

Angesichts dieser umfassenden Wichtigkeit erscheint es dringend geboten, daß eine international renommierte Autorität mit langjähriger Erfahrung in der Erprobung und Überprüfung von Abfangjägern diese Abnahme überwacht und die Übereinstimmung der tatsächlich vom Ö-DRAKEN erbrachten Flugleistungen mit den in den Ausschreibungsunterlagen und im Vertrag geforderten kontrolliert.

Wir ersuchen daher den Präsidenten des Nationalrates gemäß § 40 (1) GOG, den Bundesminister für Landesverteidigung aufzufordern, Erhebungen mit dem Ziel einzuleiten, sicherzustellen, daß bei der Abnahme der DRAKEN-Abfangjäger in Schweden eine international renommierte Autorität die Übereinstimmung der tatsächlich vom Ö-DRAKEN erbrachten Flugleistungen mit den in den Ausschreibungsunterlagen und im Vertrag geforderten kontrolliert.

In Betracht kommen beispielsweise die Firma MESSERSCHMIDT/BÖLKOW/BLOHM, München, die Deutsche Forschungs- und Versuchsanstalt für Luft- und Raumfahrt Braunschweig oder die Schweizer Gruppe für Rüstungsdienste in Bern.“

„Was diesen Ausstieg aus dem Vertrag betrifft, so hat Prof. Mayer-Maly in seinem Vortrag vor dem Unterausschuß dargelegt, daß es sich beim DRAKEN-Vertrag um einen sogenannten ‚gemischten Vertrag‘ handelt, bei dem gemäß § 1167 ABGB schon bei Nichteinhaltung einer einzigen zugesicherten Eigenschaft, das ist jedenfalls die Nichteinhaltung einer sogenannten ‚Muß-Forderung‘ vom Vertrag abgegangen werden kann.

Damit kommt der Abnahme eine besondere Bedeutung für die Frage des Vertragsausstiegs zu.

Wir ersuchen daher den Präsidenten des Nationalrates gemäß § 40 (1) GOG, den Bundesminister für Landesverteidigung aufzufordern, Erhebungen einzuleiten, die sicherstellen, daß zwei Piloten des Österreichischen Bundesheeres voneinander unabhängig die notwendigen Abnahmeflüge in Schweden fliegen. Dabei wäre vorauszusetzen, daß diese Piloten mindestens 100 Stunden auf dem DRAKEN nachweisen können, sowie Erfahrung in Prüf- und Werkstättenflügen haben.“

Alle diese Anträge, wie auch sämtliche weiteren Anträge wurden am 22. September 1987 im Unterausschuß mehrheitlich verworfen.

VI.

Neben diesen drei Ausstiegsmöglichkeiten (Nicht-Begründbarkeit der 1 000-Stunden-Garantie, Preis-angemessenheit und Nichteinhaltung zugesicherter Eigenschaften) gibt es aber noch mindestens zwei weitere.

Die erste betrifft die Betriebbarkeit des DRAKEN in Österreich.

Wir haben dazu folgenden Antrag gestellt:

„Uns liegen mündliche und schriftliche Äußerungen von maßgebenden Fachleuten des Österreichischen Bundesheeres vor, die eine Betriebbarkeit des DRAKEN in Österreich nachhaltig in Frage stel-

len. Sollten diese Bedenken zu Recht bestehen, so würde uns auf dem Sektor der Abfangjagd eine Zwenendorf-ähnliche Situation drohen: Österreich würde 24 Flugzeuge ankaufen — aber mangels Betriebbarkeit nicht fliegen lassen.

Da die personellen und infrastrukturellen Voraussetzungen der Betriebbarkeit in Österreich infolge der langjährigen Zusammenarbeit auch dem schwedischen Vertragspartner bekannt sein mußten, würde sich über die Verletzung entsprechender Warn- und Aufklärungspflichten (§ 1168 a ABGB) ein weiterer Ausstiegsgrund über § 871 (2) ABGB ergeben.

Damit steht die Frage der Betriebbarkeit in einem unmittelbaren Zusammenhang mit dem Beschaffungsvorgang des DRAKEN und dem Ausstieg aus dem DRAKEN-Vertrag.

Wir ersuchen daher den Präsidenten des Nationalrates gemäß § 40 (1) GOG die Herren Brigadier Franz Eitner, Oberstleutnant Wolfgang Kreuzer, Hauptmann a. D. Albrecht Ziggerhofer und Oberrat Heribert Wagner als Auskunftspersonen bzw. Sachverständige für eine Befragung im Unterausschuß zu laden.“

In der Sitzung am 15. Juni 1987 wurden tatsächlich Brigadier Eitner und Hauptmann a. D. Ziggerhofer als Auskunftspersonen geladen.

Brigadier Eitner erklärte, daß der Flughafen in Zeltweg solange für den DRAKEN-Betrieb nur unter höchstem Sicherheitsrisiko befliegar sei, wenn die Landebahn nicht auf 2 700 m verlängert werde. Wie es sich herausstellte, ist mit einer solchen Verlängerung frühestens Ende 1988 zu rechnen.

Hauptmann a. D. Ziggerhofer stellte fest, daß der DRAKEN in Österreich derzeit aus organisatorischen, personalen und fliegerischen Gründen nicht betreibbar sei. Er sagte, daß Österreich erst jene Voraussetzungen schaffen müsse, wie sie gegenwärtig in Schweden gegeben seien. Insbesondere sei die jährliche Zahl der Flugstunden (100 nach dem Vertrag, 60—70 nach dem Flugeinsatzplan) für jeden Piloten viel zu niedrig. Die Schweden würden 120 bis 150 Stunden fliegen. Hauptmann a. D. Ziggerhofer begründete die Quittierung seines Dienstes als aktiver Offizier und Staffelkommandant damit, daß ihm von höchster Stelle erklärt wurde, derartige organisatorische und personelle Voraussetzungen würden nicht geschaffen werden. Außerdem erklärte Ziggerhofer, daß er mit einer Armee nicht mehr einverstanden sein könne, die ihn ohne Grund zwangspsychiatriert habe.

Was die Betriebbarkeitsvoraussetzungen bezüglich der Pilotenschulung betrifft, haben wir folgenden Antrag gestellt:

„Der Ausbildungsvertrag für die österreichischen Piloten in Schweden auf dem SAAB-DRAKEN sah ursprünglich in der ersten Gruppe „Staffelkommandanten“ sechs Piloten vor. Davon sind noch während der Ausbildungszeit ausgeschieden:

- Hauptmann Wolf durch tödlichen Absturz
- Hauptmann Ziggerhofer durch freiwillige Quittierung des Dienstes
- Oberstleutnant Haas durch Versetzung.

Das heißt, es befinden sich gegenwärtig nur noch 50% der vorgesehenen Piloten zur Ausbildung in Schweden.

Wir ersuchen daher den Präsidenten des Nationalrates gemäß § 40 (1) GOG, den Bundesminister für Landesverteidigung aufzufordern, Erhebungen darüber einzuleiten,

- ob mit den verbleibenden 50% der Piloten die vorgesehene Personalplanung für den DRAKEN aufrechterhalten werden kann,
- wie die weitere Ausbildungsplanung aussieht, zumal man hört, daß im September 1987 sechs österreichische Flieger zur Ausbildung nach Schweden entsandt werden sollen, die durchschnittlich bereits älter als 45 Jahre sind

und dem Unterausschuß darüber einen schriftlichen Bericht vorzulegen.“

In der Sitzung des Unterausschusses vom 22. September 1987 hat Oberstleutnant Kreuzer als Werftkommandant der Fliegerwerft II in Zeltweg zu Protokoll gegeben, daß die zu liefernden OE-DRAKEN seiner Meinung nach auf Werftebene in Österreich nicht zu betreiben seien.

Dieselbe Aussage machte Oberrat Wagner vom Amt für Wehrtechnik. Er, der an maßgeblicher Stelle an der Einführung des Systems „Goldhaube“ beteiligt war und seit Jahren am Aufbau einer effizienten Wartungsorganisation für die Fliegerei arbeitet, erklärte, daß die gegenwärtigen logistischen und organisatorischen Voraussetzungen des Bundesheeres gerade noch den Betrieb der SAAB-105 gewährleisten würden. Ohne drastische Änderungen in diesen Voraussetzungen kann sich Wagner eine Betreibung des OE-DRAKEN in Österreich nicht vorstellen.

257 der Beilagen

15

Dennoch wurde der oben erwähnte Antrag am 22. September 1987 im Unterausschuß mehrheitlich verworfen.

Dieses Schicksal teilten im übrigen sämtliche weiteren Anträge die wir im Unterausschuß gestellt haben.

VII.

Schließlich stellt die Frage, ob beim Vertragsabschluß nicht ein Vollmachtmangel vorgelegen ist, einen weiteren Ausstiegsgrund dar.

Wir haben dazu folgenden Antrag eingebracht:

„Die Beschaffung der SAAB-DRAKEN stellt gemäß § 14 WehrG eine wichtige Maßnahme der Landesverteidigung dar. Damit ist für jeden Vertragsabschluß die Zuständigkeit der Bundesregierung anstelle des Ressortministers gegeben. Auch der Bundesminister ist in seinem Vortrag am 2. April 1985 vor dem Ministerrat von dieser Zuständigkeit der Bundesregierung ausgegangen und hat diese ersucht, ihn ‚zu weiteren Detailverhandlungen‘ mit der Firma SAAB-SCANIA zu ermächtigen.

In der Folge hat der Bundesminister aber nicht nur verhandelt, sondern am 21. Mai 1985 auch selbst den Vertrag abgeschlossen.

Damit liegt an sich der Tatbestand der Vollmachtüberschreitung vor, die nach der Judikatur des OGH die Gültigkeit des Vertragsabschlusses in Frage stellen kann.

Angeblich wurde der Vollmachtmangel durch einen Beschluß der Bundesregierung vom 21. Mai 1985 saniert.

Wir ersuchen den Präsidenten des Nationalrates gemäß § 40 (1) GOG, den Bundeskanzler zu bitten, Erhebungen über Inhalt des Ministerratsbeschlusses vom 21. Mai 1985 einzuleiten und dem Unterausschuß schriftlich zu berichten.“

Auf Grund dieses Antrages gab der Verfassungsdienst des Bundeskanzleramtes am 12. Juni 1987 folgende Stellungnahme ab:

„Im Hinblick auf die im Unterausschuß erwähnte Tatsache, daß der Ministerrat am 21. Mai 1985 noch vor dem Vertragsabschluß einen weiteren (mündlichen) Ministerratsvortrag des Bundesministers für Landesverteidigung, in dem der bevorstehende Vertragsabschluß ausdrücklich erwähnt wurde, einstimmig zur Kenntnis genommen hat, dürfte dieses Problem geklärt sein.“

Diese Stellungnahme entspricht natürlich nicht dem Antrag. Statt den Wortlaut des Ministerratsbeschlusses vom 21. Mai 1985 vorzulegen und daraus die entsprechenden Schlüsse zu ziehen, beruft sich die Stellungnahme auf eine im „Unterausschuß erwähnte Tatsache“, gibt also den Ball an den Unterausschuß wieder zurück. Damit bleibt die Frage des Vollmachtmangels weiterhin ungeklärt. Dennoch wurde der Antrag am 11. Juni 1987 im Unterausschuß mehrheitlich verworfen. Dasselbe gilt für den nachstehenden Antrag.

VIII.

„Punkt 6 der Verteidigungsdoktrin des Nationalrates lautet: Die Bundesregierung hat in Zusammenarbeit mit den Organen der Länder und Gemeinden und mit allen nach ihrem Aufgabenbereich sonst in Betracht kommenden Einrichtungen vorbereitende Maßnahmen zur Verwirklichung der in dieser EntschlieÙung dargelegten Ziele, insbesondere auch für den Fall zu treffen, daß Teile des Bundesgebietes vorübergehend oder längerfristig in den Besitz eines Angreifers fallen sollten.

Da eine wirksame Luftraumverteidigung zweifellos eine der Verwirklichungen der Verteidigungsdoktrin darstellt, erscheint es naheliegend, daß die Bundesregierung ihre Verpflichtung zur Zusammenarbeit mit dem Land Steiermark, den von der Stationierung betroffenen Gemeinden und den sonst in Betracht kommenden Einrichtungen im Zusammenhang mit dem Beschaffungs- und Stationierungsvorgang der DRAKEN mißachtet hat. Denn tatsächlich ist das Land Steiermark und sind die betroffenen Gemeinden von der Beschaffungs- und Stationierungsabsicht der Bundesregierung aus den Medien informiert worden.

Wir ersuchen daher den Präsidenten des Nationalrates gemäß § 40 (1) GOG, den Bundeskanzler um die Einleitung von Erhebungen beim Verfassungsdienst des Bundeskanzleramtes zu bitten, ob und in welcher Weise Punkt 6 der Verteidigungsdoktrin durch das Vorgehen der Bundesregierung bei der Beschaffung und Stationierung der DRAKEN verletzt wurde und dem Unterausschuß darüber schriftlich zu berichten.“

Zu diesem Antrag hat der Verfassungsdienst des Bundeskanzleramtes am 12. Juni 1987 festgestellt, daß nach der Verteidigungsdoktrin „eine Kooperation mit den Ländern nur auf solchen Gebieten in Betracht kommt, auf denen den Ländern nach der bestehenden Rechtslage Zuständigkeiten zukommen“.

Stimmt man dem zu, so muß man feststellen, daß die Bundesregierung auch auf jenen Gebieten, für die den Ländern ausschließliche Zuständigkeit zukommt, wie zum Beispiel auf dem Gebiet der Raumordnung, keinerlei Kooperation mit dem Land Steiermark oder den betroffenen Gemeinden gepflogen hat.

Dies geht aus den folgenden Anträgen hervor:

„Das Umweltverträglichkeitsgutachten bezüglich der Stationierung des Ö-DRAKEN in Graz-Thalerhof und Zeltweg, das von einer Expertentruppe unter der Leitung von Univ.-Prof. Dr. Josef M ö s e erstellt wurde, hat unter anderem gezeigt, daß die DRAKEN-Einsatzpläne des Bundesheeres für Graz-Thalerhof und Zeltweg nicht zuletzt auch gegen das Steiermärkische Raumordnungsgesetz 1974 verstoßen. Sie beeinträchtigen durch die Start- und Landemanöver des DRAKEN reine und allgemeine Wohngebiete sowie Kern-, Büro- und Geschäftsgebiete in einem Ausmaß, daß von einem schweren Eingriff in das Privateigentum gesprochen werden muß.

Dieser Eingriff ist deshalb besonders bedauerlich und unverständlich, da das Bundesministerium für Landesverteidigung gemäß § 3 Abs. 14 des Steiermärkischen Raumordnungsgesetzes bei der Auflage der Flächenwidmungspläne der betroffenen Gemeinden in jedem Einzelfall ein Recht auf Einwendungen wegen „Angelegenheiten der Landesverteidigung“ gehabt hätte.

Bei folgenden Gemeinden erhob das Bundesministerium für Landesverteidigung in der Zeit zwischen 1982 und 1986 überhaupt keine Einwendungen, obwohl dem Ministerium spätestens seit 1983/84 bekannt war, daß es zur Stationierung von Abfangjägern der 2. Generation kommen würde: Apfelberg, Flatschach, Knittelfeld, Spielberg, Thalerhof, Graz, Kalsdorf, Seiersberg, Unterpremstätten und Zettling.

Lediglich in Zeltweg erhob das Militärkommando gegen eine bestehende Bebauung der Bundesstraße 336 Einwendungen, denen Folge gegeben wurde. In Fohnsdorf wurde wegen einer geringfügigen Erweiterung eines bestehenden Baulands bei Dietersdorf Einwendung erhoben — ohne daß ein Hinweis auf ein künftiges neues Fluggerät erfolgte.

Nicht zuletzt auch durch diese Untätigkeit des Bundesministeriums für Landesverteidigung kam es schließlich zu der — nunmehr auch durch ein Gutachten von Univ.-Prof. Dr. Richard N o v a k, das vom Bürgermeister der Stadt Graz in Auftrag gegeben wurde — festgestellten Verletzung des Steiermärkischen Raumordnungsgesetzes.

Die zuständige Abteilung des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung schätzt die Höhe der notwendigen Entschädigungen auf rund 8 Milliarden Schilling.

Wir ersuchen daher den Präsidenten des Nationalrates gemäß § 40 (1) GOG, den Bundesminister für Landesverteidigung aufzufordern, Erhebungen darüber einzuleiten,

- wieso das Bundesministerium für Landesverteidigung keine Einwendungen bei der Auflage der Flächenwidmungspläne der durch die Stationierungsabsicht des DRAKEN betroffenen Gemeinden erhoben hat,
- auf welche Weise das österreichische Bundesheer die Verletzung von Privateigentum durch Übertretung des Steiermärkischen Raumordnungsgesetzes bei der Anrainerbevölkerung in Graz und Zeltweg hintanzuhalten gedenkt,
- wie die erforderlichen Mittel für die Entschädigungen aufzubringen sein werden,

und dem Unterausschuß darüber einen schriftlichen Bericht vorzulegen.“

IX.

Die DRAKEN-Stationierung stellt aber nicht nur eine Verletzung des Steiermärkischen Raumordnungsgesetzes dar, sondern kollidiert offensichtlich auch — wie aus einem Rechtsgutachten von Univ.-Prof. Dr. Richard N o v a k im Auftrag des Grazer Bürgermeisters Alfred S t i n g l hervorgehen soll — mit Bundesrecht. Wir haben dazu folgende Anträge gestellt:

„In einer Pressekonferenz am 10. Juni 1987 hat der Grazer Bürgermeister gemeinsam mit seinen Stellvertretern erneut schwere Bedenken gegen die Stationierung der SAAB-DRAKEN in der Steiermark, vor allem aber in Graz-Thalerhof erhoben. Er bezog sich dabei unter anderem auf ein soeben fertiggestelltes Rechtsgutachten von Univ.-Prof. Dr. Richard N o v a k, demzufolge die Stationierung der DRAKEN in Graz-Thalerhof sowohl das Steiermärkische Raumordnungsgesetz 1974 als auch eine Reihe von Bestimmungen der Natur- und Umweltschutzgesetze des Bundes verletzen würde.

Wir ersuchen daher den Präsidenten des Nationalrates gemäß § 40 (1) GOG den Bürgermeister der Landeshauptstadt Graz, Alfred S t i n g l, sowie Univ.-Prof. Dr. Richard N o v a k als Auskunftspersonen zum Thema ‚Gesetzesverletzungen‘ durch die DRAKEN-Stationierung am Flughafen Graz-Thalerhof vor dem Unterausschuß zu laden.“

„Das Umweltverträglichkeitsgutachten zur Stationierung des Ö-DRAKEN in Graz-Thalerhof und Zeltweg, das von einer Expertengruppe unter der Leitung von Univ.-Prof. Dr. Josef M ö s e erstellt wurde, hat unter anderem gezeigt, daß die Einsatzpläne des Bundesheeres für die Flughäfen Graz-Thalerhof und Zeltweg nur mit schweren Eingriffen in die Gesundheit großer Teile der Anrainerbevölkerung vollziehbar wären. Die Steiermärkische Landesregierung und der Steiermärkische Landtag haben daraufhin Beschlüsse gefaßt, die eine solche Stationierung mit Eingriffen in die Gesundheit ablehnen.

Der Bundesminister für Landesverteidigung hat in der letzten Sitzung des Landesverteidigungsrates zugesagt, die Einsatzpläne des Bundesheeres bezüglich des Ö-DRAKEN dermaßen zu verändern (zu ‚optimieren‘), daß eine Gesundheitsschädigung ausgeschlossen ist.

Wir ersuchen daher den Präsidenten des Nationalrates gemäß § 40 (1) GOG, den Bundesminister für Landesverteidigung aufzufordern, Erhebungen über den Stand der Optimierung der Einsatzpläne des Bundesheeres bezüglich des Ö-DRAKEN an den vorgesehenen Standorten Graz-Thalerhof und Zeltweg im Verhältnis zum Umweltverträglichkeitsgutachten der Expertengruppe unter der Leitung Prof. M ö s e einzuleiten und dem Unterausschuß einen schriftlichen Bericht darüber vorzulegen.“

Beide Anträge wurden im Unterausschuß verworfen.

X.

Eine überragende Bedeutung hat in der öffentlichen Diskussion auch der sogenannte Flugeinsatzplan des Bundesheeres. Wir haben dazu folgenden Antrag gestellt:

„Der Armeekommandant des Österreichischen Bundesheeres hat der Bundesregierung und den Landeshauptleuten am 15. Mai 1985 einen Flugeinsatzplan für die Ö-DRAKEN vorgelegt, der zwar keine Verteilung der Stationierungsbelastung, aber eine Verteilung der Flugeinsätze auf mehrere österreichische Flughäfen vorsieht.

Mittlerweile sind massive Bedenken gegen die Realisierbarkeit dieses Flugeinsatzplanes laut geworden. So wurde beispielsweise der Anflug des Salzburger Flughafens über Deutschland aus rechtlichen Gründen für undurchführbar erklärt. Aus Gründen der Flugsicherheit soll der Innsbrucker Flughafen (Innwall!) nicht befliegt sein. In einem Schreiben vom 4. März 1987 hält Brigadier E i t n e r den Flughafen Zeltweg als nur ‚mit höchstem Risiko‘ für den DRAKEN betreibbar.

Wir ersuchen daher den Präsidenten des Nationalrates gemäß § 40 (1) GOG, den Bundesminister für Landesverteidigung aufzufordern, Erhebungen über die Realisierbarkeit des sogenannten Flugeinsatzplanes des DRAKEN einzuleiten und dem Unterausschuß einen schriftlichen Bericht darüber vorzulegen.“

XI.

Was die Flugsicherheit des DRAKEN betrifft, haben wir auf der Basis des Gutachtens von Univ.-Prof. Dr. M a u r e r folgenden Antrag gestellt:

„Aus dem Gutachten von Univ.-Prof. Dr. M a u r e r über die Strukturlebensdauer der DRAKEN-Flugzeuge geht unter anderem hervor, daß der Betrieb der SAAB Ö 105-Flugzeuge in Österreich eine nahezu zehnmal höhere Totalausfallsrate aufweist als in Schweden.

Da man davon ausgehen könnte, daß es beim Einsatz der Ö-DRAKEN in Österreich zu einer ähnlichen Vervielfachung der Totalausfallsrate gegenüber Schweden kommen könnte, die dort ohnedies bereits 16 Totalausfälle auf 100 000 Stunden beträgt und damit zu den höchsten der Welt zählt, sind die Ursachen der so viel höheren Ausfallsrate in Österreich als in Schweden von größter Bedeutung für die Sicherheit der Bevölkerung und der Piloten.

Wir ersuchen daher den Präsidenten des Nationalrates gemäß § 40 (1) GOG, den Bundesminister für Landesverteidigung aufzufordern, Erhebungen über die gegenüber Schweden beträchtlich höhere Totalausfallsrate der SAAB Ö 105 in Österreich einzuleiten und dem Unterausschuß einen schriftlichen Bericht darüber vorzulegen.“

XII.

Schließlich war auch noch die Frage der Gesamtkosten der DRAKEN-Beschaffung und deren Finanzierung offen. Wir haben dazu folgenden Antrag gestellt:

„Die Kosten der Beschaffung der Ö-DRAKEN wurden in der Öffentlichkeit mit sehr unterschiedlichen Beträgen genannt. So spricht man von 2,4 Milliarden Schilling, aber auch von 7,3 Milliarden Schilling und mehr.

Auch was die Finanzierung dieses Beschaffungsvorganges betrifft, wurde einerseits von einer Sonderfinanzierung gesprochen, aber andererseits hervorgehoben, daß die gesamten Beschaffungskosten vom ordentlichen Verteidigungsbudget getragen werden müssen.

Wir ersuchen daher den Präsidenten des Nationalrates gemäß § 40 (1) GOG, den Bundesminister für Landesverteidigung aufzufordern, Erhebungen über

- die genaue Aufstellung sämtlicher Kosten im Zusammenhang mit der Beschaffung der Ö-DRAKEN
- sowie deren Bedeckung

einzuleiten und dem Unterausschuß einen schriftlichen Bericht darüber vorzulegen.“

Auch dieser Antrag wurde wie die vorangegangenen am 22. September 1987 im Unterausschuß mehrheitlich verworfen.

XIII.

Wie das Schicksal der von uns gestellten Anträge und die übrigen geschilderten Abläufe des Unterausschusses zeigen, waren weder der Vorsitzende noch der Verteidigungsminister an einer wirklichen Aufklärung und Information interessiert.

Sämtliche Anträge von uns, die auf Information und Überprüfung gerichtet waren, wurden von der Mehrheit abgelehnt.

Eine halbe Stunde vor Abschluß der Arbeiten des Unterausschusses legte der Verteidigungsminister dem Unterausschuß noch ein Papier über ein Gespräch zwischen ihm und dem Generalinspektor der dänischen Luftwaffe vor. Infolge der Zeitnot konnte darauf natürlich nicht mehr eingegangen werden.

Damit dokumentierte der Verteidigungsminister nochmals, was er von der Information von Abgeordneten und ihrer parlamentarischen Arbeit hält. Denn nach dem Inhalt der Gespräche steht eindeutig fest, daß die dänische Luftwaffe große Schwierigkeiten mit dem DRAKEN hatte. So heißt es in dem Papier vom 25. August 1987 auf Seite 1 wörtlich:

„Im Gegensatz zu Schweden und Finnland, wo der DRAKEN reine Luftüberwachungsaufgaben habe, wird das Flugzeug in Dänemark in doppelter Funktion, nämlich auch als Kampfflugzeug verwendet. Gewisse technische Modifikationen sind diesbezüglich seinerzeit vorgenommen worden. Während normalerweise dieses Flugzeug in großen Höhen verwendet wird, so benützt es die dänische Luftwaffe aus diesem Grund auch in sehr niedrigen Höhen (sowie das im übrigen auch vom Österreichischen Bundesheer laut Ausschreibung vorgesehen ist), womit besondere Risiken verbunden sind. Unfälle in der Vergangenheit standen damit in unmittelbarem Zusammenhang.“

Ebenso war und ist der Verteidigungsminister an einem Ausstieg aus dem DRAKEN-Vertrag nicht interessiert.

Wie er schließlich mit den Aufträgen des Parlamentes umgeht, zeigt das Schicksal des früher erwähnten Entschließungsantrages aller im Nationalrat vertretener Parteien. Demnach wurde der Verteidigungsminister ersucht, noch vor Abnahme der DRAKEN in Schweden eine unabhängige Drittkontrolle einzusetzen, ohne die eine rechtliche Übernahme des DRAKEN nicht stattfinden sollte.

Ziel des Entschließungsantrages war und ist letztlich die Feststellung etwaiger Leistungsmängel, um bei deren Nachweis aus dem Vertrag aussteigen zu können.

Der Verteidigungsminister hat diesen Auftrag des Parlaments praktisch ignoriert. Wir mußten feststellen, daß die ersten Flugzeuge in Schweden bereits mit rechtlicher Wirkung abgenommen wurden, obwohl der Verteidigungsminister noch nicht einmal sagen kann, welcher unabhängige Drittbeobachter nach dem parlamentarischen Auftrag die Abnahme in Schweden kontrollieren soll. Dies stellt eine eklatante Mißachtung eines parlamentarischen Auftrages dar. Die AUA hat erst kürzlich ihre zunächst zugesicherte Mitwirkung bei der Abnahme der SAAB-DRAKEN abgesagt. Wie man gehört hat, nicht zuletzt deshalb, da ihr angeblich zugemutet worden sei, eine Abnahmebestätigung ohne tatsächliche Überprüfung der Leistungsdaten abzugeben.

Damit rundet sich das Bild eines gewaltigen Skandals ab:

1. Schon die Vorgänge rund um die Ausschreibung um die Anbote der Fa. SAAB-SCANIA lassen die Vermutung eines Bieterschwindels zu. Ganz offensichtlich war von allem Anfang an der Zuschlag für

- die Fa. SAAB-SCANIA geplant. Nur so ist erklärlich, weshalb die britische „LIGHTNING“ zwar von der Bewertungskommission an erster Stelle gereiht wurde, in der politischen Entscheidung jedoch nicht zum Zug kam.
2. Am Vertrag selbst wurde mehrfach manipuliert. Das Verteidigungsministerium hat sechs Vertragsänderungen zu Lasten der Republik Österreich zugegeben.
 3. Es gibt eine Reihe von Ausstiegsmöglichkeiten aus dem Vertrag, von denen der Verteidigungsminister aus nicht ersichtlichen Gründen keinen Gebrauch machen möchte. Dazu gehören:
 - die Nichteinhaltung der 1 000-Stunden-Garantie
 - die Preisunangemessenheit des Kaufvertrages
 - Vollmachtsmängel beim Vertragsabschluss
 - Nichteinhaltung von Leistungsdaten.
 - 3.1 Einer der wichtigsten Ausstiegsgründe, nämlich die nicht begründbare 1 000-Stunden-Garantie, die damit eine eminente Gefährdung der Bevölkerung und der Piloten darstellt, wurde von Frau Prof. Stanzl im Auftrag des Ministeriums eindeutig dokumentiert — vom Minister jedoch ebenso eindeutig ignoriert.
 - 3.2 Nach wie vor klaffen zwischen drei nahezu identen Angeboten der Fa. SAAB-SCANIA Beträge von rund 1 Milliarde Schilling. Es ist äußerst aufklärungsbedürftig, wohin diese Gelder geflossen sind.
 - 3.3 Das Bundesministerium für Landesverteidigung war und ist nicht bereit, das von Prof. Mayer-Maly angeregte Schätzgutachten zur Preisangemessenheit in Auftrag zu geben. Dies, obgleich bereits feststeht, daß einzelne Einkaufsposten bis zum Fünfzehnfachen des normalen Preises überhöht sind. Zudem müßten die Kosten des Gutachtens laut Vertrag ohnedies vom schwedischen Partner getragen werden.
 - 3.4 Über angebliche Provisionszahlungen im Zusammenhang mit dem DRAKEN-Vertrag in Millionen-Höhe hat sich der Unterausschuß überhaupt nicht ausgelassen.
 4. Mit der Tatsache, daß Hauptmann Wolf einen Bspitzelungsauftrag in Schweden hatte, muß sich bereits der Untersuchungsrichter befassen.
 5. Im übrigen beweist der Unfallsbericht des Hauptmann Wolf, daß die verhängnisvolle Kombination von materialermüdeten Maschinen mit nicht vorhandenen bzw. nicht angewendeten eindeutigen Auswahlkriterien für Piloten auch in Zukunft Schlimmstes besorgen lassen muß.
 6. Daß der DRAKEN in Österreich nicht betreibbar ist, geht nunmehr aus schriftlichen Unterlagen wie auch aus eindeutigen Aussagen von Brigadier Eitner, Hauptmann Ziggerhofer, Oberstleutnant Kreuzer, Oberrat Wagner und einer Reihe weiterer Fachleute hervor.
 7. Der Verteidigungsminister ignoriert den Auftrag des Parlaments beharrlich, eine unabhängige Überprüfung der Leistungsdaten des Draken vor Abnahme der einzelnen Flugzeuge durchzuführen. Obwohl bereits angeblich zwei DRAKEN übernommen worden sind, wurden dem Unterausschuß keine Protokolle über die Leistungsdaten übergeben.
 8. Dieser Skandal hat unmittelbare Auswirkungen auf das Österreichische Bundesheer und die österreichische Bevölkerung.
 - 8.1 Da für die Beschaffung der DRAKEN mehr als 7,3 Milliarden Schilling aufgewendet werden müssen und diese aus dem laufenden Heeresbudget zu bezahlen sind, wird das Bundesheer bei zahlreichen anderen notwendigen Beschaffungen viele Jahre hindurch Verzicht üben müssen.
 - 8.2 Mit diesen 7,3 Milliarden Schilling werden in erster Linie Arbeitsplätze in Schweden gesichert: Unmittelbar beim Umbau der D-DRAKEN auf Oe-DRAKEN, langjährig dadurch, daß 67% aller Erhaltungsarbeiten nicht in Österreich, sondern nur in Schweden getätigt werden können.
 - 8.3 Es besteht nur eine ganz geringe Aussicht, die gekauften DRAKEN-Flugzeuge in Österreich jemals unter einigermaßen sicheren Bedingungen betreiben zu können. Nur wenn der DRAKEN einen reinen „Fotografen-Auftrag“ erhält (Aufstieg — Horizontalflug zum fotografieren eines aufklärungsbedürftigen Objekts — Sinkflug), was eklatant gegen das vereinbarte Abfangjägerprofil verstoßen würde und eine enorme Geldverschwendung darstellen würde, so entstünde sofort das Problem der Rechtswidrigkeit ihrer Stationierung und damit im Zusammenhang die notwendige Entschädigung für Anrainer bis zu einer geschätzten Höhe von 8 Milliarden Schilling.
 9. Trotz einer ausdrücklichen Zusage des Verteidigungsministers im Landesverteidigungsausschuß liegen bis heute noch nicht die versprochenen Optimierungen der Flugverfahren zur Entsprechung des Möse-Gutachtens vor.
 10. Schließlich ist durch die akute Budgetnot und den enormen Aufwand für den Ankauf der alten DRAKEN der geplante Umstieg auf die 4. Jet-Generation im Jahre 1995 vollkommen illusorisch. Damit ist aber auch das Gesamtkonzept des Abfangjägerkaufs, das ja den DRAKEN-Ankauf ausdrücklich nur als eine Zwischenlösung bis zum Jahre 1995 vorsieht und von einem Umstieg auf die 4. Generation ausgeht, praktisch gescheitert.

Burgstaller

Dr. Frizberg

Ing. Kowald

BEILAGEN

REGISTER DER BEILAGEN

- Beilage 1 Anbot der Fa. SAAB vom 29. November 1983
- Beilage 2 Brief Prof. Mayer-Maly und Prof. Schilcher
- Beilage 3 Gutachten Prof. Maurer
- Beilage 4 Vorläufige Kurzfassung des Gutachtens Prof. Stanzl
- Beilage 5 Reststunden der gekauften Oe-DRAKEN
- Beilage 6 OVID-Bericht, Feber 1984
- Beilage 7 Gedächtnisprotokoll vom 28. Jänner 1986
- Beilage 8 Statement Bgdr. Bondi vom 30. Mai 1986
- Beilage 9 Ergebnisprotokoll vom 20. bis 22. Jänner 1987
- Beilage 10 Brief Bgdr Eitner vom 4. März 1987
- Beilage 11 Brief Obstlt Kreuzer vom 3. April 1987
- Beilage 12 Brief Obstlt Wagner vom 26. Mai 1987

257 der Beilagen

21

Beilage 1

131556 boliv a
50040c saablg s

tx 3453/ma

1938-11-29

att: mr hans drescher

hereby we have the pleasure to inform you that we will be able to submit the following offer to your authorities

- 24 aircraft saab 350e draken thoroughly overhauled and modified to austrian requirements at a firm price of

sek 650.000.000: -

the price will be subject to adjustment according to an index formula.

the price includes:

- tactical equipment as guns, air-to-air rockets and external tanks
- ground based equipment as flight simulator and special to type support equipment for organizational level
- line replaceable units including engines and afterburners
- spares at organizational level for initial 2 years need
- documentation for handling and service
- training of ground personnel
- technical assistance

please note that the price for the above package is identical to that indicated by us in our letter to general scharff.

we are prepared within the frame of an anticipated contract to arrange for offset business.

we also want to confirm that we shall submit our proposal to your authorities on december 19. we kindly ask you to confirm if this date is acceptable.

with best regards

gert larsson

131556 boliv a
50040c saablg s

ANGEBOTSIINHALT

24 Stück SAAB 35 DRAKEN

12 Stück Reservetriebwerke RM6C

12 Stück Reserve-Nachbrenner für Triebwerk RM6C

40 Stück Zusatzbehälter

40 Stück Träger für Zusatzbehälter

48 Stück 30 mm Bordkanonen ADEN

100 Stück Luft/Luft-Raketenbehälter

22

257 der Beilagen

6 Stück Luft/Luft-Übungsraketenbehälter

40 Stück Träger für Raketenbehälter

1 Stück SAAB 35 DRAKEN-Simulator

Umlaufteile gemäß Erfahrungswerten für den Betrieb von 2 Staffeln der Schwedischen Flugwaffe

Ersatzteile (Zelle/Avionik) für 2 Jahre normaler Betrieb

Bodengerät, Werkzeuge und Prüfgerät für Materialerhaltung auf Staffel- und Geschwaderebene

1 Satz technische Publikationen

Beilage 2

Univ. Prof.
Dr. DDr. h. c. Theo Mayer-Maly

Universität Salzburg
Weiserstraße 22
5020 Salzburg

Univ. Prof.
Dr. Bernd Schilcher

Universität Graz
Universitätsplatz 3
8010 Graz

Sehr geehrter Herr Vorsitzender!

Herr Abgeordneter R o p p e r t hat am Ende der letzten Sitzung des Verteidigungs-Unterausschusses als Succus einer vielstündigen Rechtsdiskussion den Schluß gezogen, daß es offenbar keinen Ausstiegsgrund aus dem Vertrag zwischen der Republik Österreich und der Firma SAAB gäbe.

Dieses Resümee entspricht weder den Ausführungen von Professor M a y e r - M a l y noch der sich daran schließenden umfassenden Diskussion. Es konnte dabei vielmehr gezeigt werden, daß vor allem

- über die Bestimmung der sogenannten laesio enormis (Verkürzung über die Hälfte) der §§ 934 f ABGB
- aber auch über die vereinbarten und gesetzlichen Rücktritts- und Wandlungsgründe ein Ausstieg aus dem Vertrag grundsätzlich denkbar und möglich ist.

Im einzelnen wurde dargelegt, daß es sich beim DRAKEN-Vertrag offensichtlich um einen „gemischten Vertrag“ aus Kauf- und Werkvertrag handelt. Die bestellten OE-DRAKEN werden nach den Wünschen des österreichischen Vertragspartners in Schweden modifiziert. Dabei lieferte die Analyse des SAAB-Angebots vom 15. Dezember 1983 durch Magister W a h l wichtige Hinweise für das Vorliegen starker Werkvertrags Elemente: Ging doch die Firma SAAB in dem bewußten Angebot von 60% Lohnkosten und bloß 35% Materialkosten aus.

Liegen aber starke Werkvertrags Elemente vor, dann spricht dies für eine Anwendung vor allem der §§ 1167 und 1168 a ABGB. Das heißt, den Unternehmer (die Firma SAAB) traf en und treffen besondere Warn- und Hinweispflichten; andererseits ist der österreichische Vertragspartner gemäß § 1167 ABGB bereits dann zur Wandlung berechtigt, wenn die schwedischen Flugzeuge auch nur gegen einzelne vereinbarte Vertragsbedingungen verstoßen, falls diese nicht ganz unwesentlich sind.

Mit anderen Worten, wenn der OE-DRAKEN zum Beispiel eine der als „Mußforderungen“ deklarierten Leistungsvorgaben wie die Forderung, in allen Höhen 1,4 Mach plus 20% (= 1,68 Mach) zu erreichen, verfehlt, oder eine sonstige vereinbarte Eigenschaft wie etwa die vorgesehene Beschleunigung oder Höchstgeschwindigkeit nicht erreicht, so kann der österreichische Vertragspartner sowohl bezüglich dieses einen Flugzeugs als auch — wenn es sich um einen Mangel der ganzen Serie handelt — bezüglich aller Flugzeuge vom Vertrag abste hen.

Eine Poenale ist offensichtlich nicht vereinbart worden.

Weiters wurde festgestellt, daß die Preisangemessenheit des DRAKEN-Vertrages im Hinblick auf § 934 f ABGB durch ein entsprechendes Schätzgutachten geklärt werden kann und geklärt werden sollte.

Eine Reihe von Indizien sprechen gegen eine Preisangemessenheit.

So sollen vorangegangene Angebote der Firma SAAB bei vergleichbarem Leistungsumfang erheblich niedriger in der Preisgestaltung gewesen sein. Magister W a h l versuchte in der letzten Sitzung allerdings diese Vermutung bezüglich des Anbots vom 29. November 1983/15. Dezember 1983 zu entkräften: Das Anbot sei infolge einer Preisleitklausel nicht niedriger, sondern sogar höher als das Letztanbot vom 15. November 1984 gewesen. Ohne Einsicht in die einzelnen Anbote, ihren Leistungsumfang und ihre Preisgestaltung kann freilich darüber kein abschließendes Urteil abgegeben werden.

Ein weiteres Indiz für die Preisunangemessenheit ist zum Beispiel die Position „Publikation/Dokumentation“ im DRAKEN-Vertrag, die mit beinahe 190 Millionen Schilling sehr hochgegriffen erscheint, insbesondere, wenn man sie mit der vergleichbaren Position im Anbot der Firma AEROSPACE in Relation setzt, wo sie angeblich mit 61 Millionen Schilling vorgesehen ist. Ähnliches gilt für eine größere Anzahl von technischen Einzelpositionen. Aber auch hier bedarf es der Vorlage sämtlicher Anbote der konkurrierenden Firmen BRITISH AEORSPACE, DASSAULT, NORTHROP ua., um einen einigermaßen verlässlichen Eindruck von der Preisangemessenheit einzelner Positionen des Vertrages zu bekommen.

**Sicherheitsanalyse für das Luftraumüberwachungsflugzeug SAAB 35 OE „DRAKEN“
von K. L. Maurer unter Mitarbeit von G. Fischmeister**

Unterfertiger wurde im April 1985 beauftragt, im Rahmen einer von der steirischen Landesregierung angeordneten Umweltverträglichkeitsprüfung für das Luftraumüberwachungsflugzeug SAAB 35 OE „DRAKEN“ eine Sicherheitsanalyse dieses Flugzeuges durchzuführen. Diese Sicherheitsanalyse ist als Bestandteil einer unter der Federführung von Univ.-Prof. Dr. J. R. M ö s e, Universität Graz, stehenden Umweltverträglichkeitsprüfung des Luftraumüberwachungsflugzeuges (LRÜ) SAAB 35 OE „DRAKEN“ zu sehen.

1. Feststellungen:

Nach Übernahme des Auftrages für die Sicherheitsanalyse fanden 1985 mehrere vorbereitende Gespräche in Graz in der Informationszentrale für Umweltschutz (Prof. M ö s e) statt. Anlässlich einer solchen Besprechung sagte der teilnehmende Beauftragte des Bundesministeriums für Landesverteidigung Brigadier J. B e r n e c k e r die volle Unterstützung des Bundesministeriums für Landesverteidigung (BMLV) bei der Erstellung der Umweltverträglichkeitsprüfung zu.

Ein Fragenkatalog ist anlässlich dieses Gespräches am 18. September 1985 an Herrn Brigadier B e r n e c k e r übergeben worden. Diese Fragen sowie weitere, später an das BMLV über Herrn Univ.-Prof. M ö s e zugeleiteten Anfragen wurden teils sehr unvollständig und teils überhaupt nicht beantwortet. Es wurde daher versucht, in Anfragen bei der Firma SAAB und der Luftwaffe in Schweden die für die Erstellung der Sicherheitsanalyse notwendigen Daten zu erhalten. Laut Auskunft sowohl der Firma SAAB als auch der schwedischen Luftwaffe bestehen zwischen diesen Institutionen und dem BMLV Übereinkommen, welche der Firma SAAB und der schwedischen Luftwaffe die Weitergabe von Informationen über die von Österreich gekauften SAAB 35 Flugzeuge an Dritte untersagt. Als offizielle Informationsquelle blieben dann nur die spärlichen Angaben des BMLV. Es mußten daher mühevollen und zeitraubenden Recherchen aus Pressemeldungen und Veröffentlichungen erfolgen, um die notwendigen Unterlagen für die Sicherheitsanalyse erarbeiten zu können. Leider mußten bei einigen wichtigen Angaben Diskrepanzen festgestellt werden.

Die Sicherheitsanalyse umfaßt zwei Teile.

Teil 1 befaßt sich mit der Lebensdauer der SAAB 35 und den daraus abgeleiteten Aspekten der Sicherheit dieses Flugzeugtyps. (Auf die Konzeption und die Konstruktion des Flugzeugtyps und auf daraus abgeleitete Flugeigenschaften sowie auf militärische Belange wird mangels an Fachkompetenz auf diesem Gebiet nicht eingegangen.)

Teil 2 umfaßt einen Versuch über einen Vergleich von anderen Militärflugzeugen der Firma SAAB, die sowohl in Schweden als auch in Österreich geflogen wurden, eine grobe Schätzung der Ausfallrate des LRÜ-Flugzeuges SAAB 35 OE zu erstellen.

TEIL 1

Laut Kaufvertrag vom 21. Mai 1985 hat die Republik Österreich 24 gebrauchte Kampfflugzeuge des Typs SAAB 35 D bestellt, welche aus den Seriennummern von 313 bis 393 ausgewählt werden¹⁾. Nach verschiedenen Aussendungen des BMLV und des Armeekommandanten stammen diese aus den Baujahren 1966 bis 1967²⁾. Auskünften und anderen Meldungen zufolge, sind die für Österreich vorgesehenen Flugzeuge aus den Erzeugungsjahren 1963—65³⁾ 10).

Die Maschinen sind der zweiten Entwicklungsgeneration von Jetflugzeugen zuzuordnen, gegenwärtig ist die dritte bzw. vierte Generation auf den Montagebändern.

Von allen Baumustern des Flugzeugsystems 35 (Typ A—F Schweden und 35XD Dänemark und J35XS Finnland) wurden bisher insgesamt 604 DRAKEN⁴⁾ bei der Firma SAAB gebaut. Die Maschinen, welche Österreich erwerben will, stammen aus einer Produktionszeit, in der Flugzeuge überwiegend durch die im Betrieb gesammelte Erfahrungen verbessert wurden. Im modernen Flugzeugbau besteht auch heute noch die Notwendigkeit, daß die an den im Einsatz stehenden Flugzeugen gewonnenen Erfahrungen und Erkenntnisse in die laufende Produktion einfließen. Dadurch können bei Flugzeugen früheren Produktdatums auftretende Mängel bei späteren Typen beseitigt oder vermindert werden. Deshalb ist auch in der Regel, bei gleicher Grundkonzeption, ein Baumuster neueren Herstelldatums besser. Es gibt bei

äußerlich annähernd gleichem Aussehen der Flugzeuge oft wesentliche Veränderungen in vielen Details und daher ist ein Baumuster jüngeren Herstellungsdatums sicherer, als ein Baumuster aus der vorangegangenen Produktion. Es ist folglich auch die von Politikern und vom BMLV geäußerte Meinung, es käme nicht auf das Baujahr an, unrichtig²⁵⁾ 26).

Welche entscheidenden Veränderungen im Laufe der Entwicklung der Serie 35 stattgefunden haben, könnte nur durch umfangreiche Recherchen in den Werken der Firma SAAB festgestellt werden. Sie werden sicherlich Betriebsfremden nicht so ohne weiteres zugänglich gemacht werden, da ja ein Abkommen des BMLV mit der Firma SAAB besteht, keine Informationen über den DRAKEN an Dritte weiterzugeben (siehe Seite 2).

1.1 Berechnungsmodelle

Zur Zeit der Entwicklung der Baureihe SAAB 35 D gab es noch keine Lebensdauerberechnungsmethoden für die einzelnen Bauelemente und für die Gesamtstruktur auf bruchmechanischer Basis. Es wurde daher sicher (wie überall zu der Zeit auf der Welt) die Lebensdauer auf Grund von Abschätzungen nach der empirischen Schadensakkumulationsregel von Palmgren und Miner berechnet. Weiters waren zu diesem Zeitpunkt die heute üblichen Verfahren der Strukturanalyse mit Hilfe der „Finiten-Elemente“ noch nicht gegeben. Eine nachträgliche Berechnung von Bauteilen und der Struktur mit Hilfe der FEM-Methoden und Lebensdauerberechnung nach modernen bruchmechanischen Konzepten (durchgeführt 1984) hatte eine nachträgliche Erweiterung der ursprünglich vorgesehenen Lebensdauer auf 2 500 Flugstunden zur Folge⁵⁾. Soweit aus den zur Verfügung stehenden Unterlagen ersichtlich ist, entsprechen die angewandten Berechnungsmethoden [Strukturermüdungskonzept nach S. E. Larsson⁶⁾] durchaus dem heute üblichen Standard. Verschiedene zusätzliche Versuche, auch im Windkanal, scheinen die Berechnungen zu verifizieren.

Verglichen mit anderen Militärmaschinen (zB mit der F 5, F 20 und F 16) mit einer Lebensdauer von 8 000 bzw. 16 000 Flugstunden⁷⁾, ist auch die erweiterte Lebensdauer des DRAKEN eher gering einzustufen. Daraus ist ersichtlich, daß die Werkstoffbeanspruchung in kritischen Bauteilen sehr hoch ist. Eine Erweiterung der Lebensdauer über die 2 500 Betriebsstunden hinaus erscheint zumindest nach den zur Verfügung stehenden Unterlagen problematisch, da selbst nach Angaben der technischen Spezifikationen des Vertrages des BMLV mit der Firma SAAB⁸⁾ einige wichtige Strukturbauteile die gewünschte Sicherheit für den Einsatz über 2 500 Flugstunden hinaus nicht erreichen. Es werden daher auch dort zusätzliche Ermüdungsfestigkeitsberechnungen und Toleranzanalysen bzw. Ermüdungsversuche der Komponenten zur Diskussion gestellt. Dies könnte aber nach meiner Meinung nur in einem umfangreichen „fail safe Konzept“ der gesamten Struktur erarbeitet werden.

In den Werksangaben⁹⁾ werden für die SAAB-Flugzeuge der Serie D eine geringere Beanspruchung angenommen, als für die zur Zeit in Schweden hauptsächlich im Einsatz befindlichen DRAKEN der Serie F. Die oben angeführten Berechnungen wurden allerdings für den DRAKEN F durchgeführt. Nach diesen Angaben soll der bisher verbrauchte Anteil von der Lebensdauer der SAAB 35 D um den Faktor 0,9 geringer sein als bei der SAAB 35 F. (Das ergäbe eine um zirka 10% längere nutzbare Lebensdauer für den DRAKEN D als bisher angenommen.) Dies würde aber bedeuten, daß entweder in früheren Jahren in Schweden ein schonenderes Einsatzprofil geflogen wurde oder man hat grundsätzlich für die SAAB 35 D ein anderes Einsatzprofil vorgesehen. Dies ist in Widerspruch zu den in der Öffentlichkeit getroffenen Aussagen einiger Politiker und Beamte des BMLV, wonach die 35 D und die 35 F seit 1968 parallel in der schwedischen Luftwaffe bis heute geflogen werden und bis auf Teile der Avionik (elektronische Bordausrüstung) und der Bewaffnung identisch sein sollen¹⁰⁾. Es müßte zumindest geklärt werden, warum die SAAB 35 D eine geringere Beanspruchung als die SAAB 35 F erfahren hat.

Beim zukünftigen Einsatz der Maschinen in Österreich wird eine um den Faktor 0,63 geringere Schädigung als für die SAAB 35 F beim Einsatz in Schweden angenommen⁹⁾. Diese Annahme erscheint willkürlich und Angaben über solche Faktoren können erst auf Grund von längeren Flugerfahrungen in Österreich erstellt werden. Unterschiedliche Beanspruchungen der Flugzeuge in Österreich und Schweden sind auf verschiedene geographische, meteorologische und infrastrukturelle Bedingungen wie zB kurze Landebahnen, Gebirge, Luftdruckverhältnisse und vieles mehr zurückführen und lassen eine Schätzung aus einem für Österreich global angegebenen Einsatzprofil¹¹⁾ anzweifeln. Die Angabe dieses Faktors entspricht nicht technischen Erfahrungen, sondern offensichtlich dem Wunsch des Verkäufers, dem Käufer eine lange nutzbare Restlebensdauer des Systems anzubieten. Entsprechend der ursprünglichen Auslegung, deren Auslegedauer uns nicht exakt bekannt ist, dürften die am längsten geflogenen Flugzeuge das Ende ihrer Strukturlebensdauer erreicht haben. Nach Angaben des Bundeskanzlers²⁾ sind die für Österreich vorgesehenen Maschinen bereits 1 600 bis 2 200 Stunden geflogen. Es fehlen allerdings auch im Vertrag zwischen dem BMLV und SAAB—SCANIA jegliche Angaben, wie diese Flugstunden auf die auszusuchenden Maschinen verteilt sind. (Es könnten demnach auch schon 23 von 24 Maschinen 2 200 Flug-

stunden geflogen sein.) Mit der im Jahre 1984 nachträglich durchgeführten Berechnung der Lebensdauer wurde die ursprünglich vorgesehene Lebensdauer auf 2.500 Stunden erweitert. Dieser Berechnung wurden konkrete Annahmen über die Beanspruchung der Flugzeuge zugrunde gelegt. Daraus ergibt sich, daß die Mehrzahl dieser Maschinen die 2.500 Flugstunden die für die SAAB 35 F vorgesehene und ohnehin schon erweiterte Gesamtlebensdauer überschreiten wird, wenn sie in Österreich 1.000 Flugstunden geflogen werden sollen. In der technischen Spezifikation¹²⁾ ist als Beispiel für eines der für Österreich vorgesehenen Flugzeuge die bisher verbrauchte Lebensdauer von 2.077 Flugstunden angegeben. Zusage dieser Angaben und der Berechnung aus dem Jahre 1984 würden also 423 Stunden an Reststunden verbleiben. Nach derselben technischen Spezifikation¹²⁾ wurden die für Österreich vorgesehenen SAAB 35 D um den Faktor 0,9 geringer beansprucht, als in der Berechnung von 1984 für die SAAB 35 F angenommen. Auf Grund dieser Zusatzannahme kann die Lebensdauer ein zweites Mal erweitert werden. Die verbleibende Restlebensdauer der Flugzeuge für den Einsatz in Österreich beträgt nun 631 Stunden. Da die österreichische Forderung aber nicht 631 sondern 1.000 Flugstunden beträgt, sah man sich vermutlich genötigt, die Annahmen über die Beanspruchung der Flugzeuge in Österreich nach unten zu revidieren. Nimmt man an, daß die Beanspruchung der Flugzeuge in Österreich so gering ist, daß die Schädigung genau um den Faktor 0,63 kleiner wird, als nach der Berechnung von 1984, so erhält man exakt die für den Einsatz in Österreich beabsichtigten 1.000 Flugstunden an Restlebensdauer für die Maschine. Das bedeutet, daß erst eine dreifache nachträgliche Korrektur der Berechnung eine Restlebensdauer von 1.000 Flugstunden ergibt und daß Flugzeuge, die in Schweden mehr als 2.077 Stunden geflogen sind, eine geringere errechnete Restlebensdauer als 1.000 Stunden aufweisen. Ist die Beanspruchung der Flugzeuge in Österreich aber größer als in Schweden (zB auf Grund der vorhin angeführten schwierigeren Verhältnisse), so ergibt sich eine wesentlich geringere nutzbare Restlebensdauer. Beträgt dieser Faktor zB 1,5, so wäre zufolge einer analog zu dem Rechenbeispiel in den technischen Spezifikationen durchgeführten Rechnung die nutzbare Restlebensdauer nur 418 Stunden. Einiges spricht für die Annahme erschwelter Flugbetriebsverhältnisse in Österreich. Wie näher in Teil 2 ausgeführt wird, ist nämlich die Totalausfallsrate in Österreich mit zwei anderen von Schweden angekauften SAAB-Militärflugzeugtypen mit Strahltriebwerken wesentlich größer als in Schweden mit Maschinen des gleichen Typs.

1.2 Werkstoffschädigung und Rißbildung beim DRAKEN im bisherigen Einsatz

Die Werkstoffe, die beim Bau der SAAB 35 zur Verwendung kamen, sind großteils aushärtbare Al-Legierungen; meist aus der Werkstoffreihe 7075 nach ASM. Zum Zeitpunkt der Herstellung der Maschinen wurden sicherlich alle Werkstoffe durch ausreichende Abnahmetests hinsichtlich der geforderten mechanischen Eigenschaften überprüft.

In einem mehr als zwanzigjährigen Einsatz der Maschinen können folgende Schädigungen aufgetreten sein: Strukturveränderung des Werkstoffes durch Alterung sowie Ermüdung durch Beanspruchung. Die Alterung wird im wesentlichen in Form einer Überalterung eine Rolle spielen. Es ist denkbar, daß in einzelnen Teilen, aber auch in ganzen Baugruppen, durch äußere Einflüsse wie zB eine kurzzeitige Erwärmung auf die 100° C, Überalterungen der hochfesten Al-Legierungen erfolgen, die eine Verminderung der statischen Festigkeit und daher auch eine Verschlechterung der Ermüdungsfestigkeit verursachen. Solche Erwärmungen können zB hohe Geschwindigkeiten in zu geringer Höhe (Reibung), örtliche Überhitzung beim Bremsen, Erwärmung bei Reparaturen usw. sein.

Die Ermüdungsschädigung wird meist örtlich, entweder durch dort auftretende kurzzeitige Überlastung bei Schwingbeanspruchung oder durch langfristig wirkende, niedrigere Schwingungsbelastungen verursacht, wobei die Beanspruchungen weit unter der plastischen Fließgrenze sein können. Die Ermüdungsschädigung eines Werkstoffes durch eine Schwingbeanspruchung geht anfangs ohne jegliche äußerlich erkennbare Veränderung vor sich. Sie ist bei aushärtbaren Legierungen nicht reversibel und führt früher oder später zur Bildung von Rißkeimen. Von diesen, auf der Oberfläche entstehenden mikroskopisch kleinen Fehlerbereichen können Risse entstehen, welche im wachstumsfähigen Zustand zum Versagen eines rißbehafteten Teiles führen.

Eine Überprüfung von Strukturen auf Ermüdungsschäden ist nur sehr schwer möglich. Dies hat vor allem zwei Gründe. Zum einen entwickelt sich ein Ermüdungsschaden meist sehr langsam und erst mit zunehmender Schädigung schneller. Ein Ermüdungsriß zB kann durchaus 99% der Bauteillebensdauer kleiner als 0,1 mm sein und im verbleibenden 1% der Lebensdauer auf mehrere Millimeter Rißtiefe anwachsen. Es ist aber auch möglich, daß so ein Riß schnell auf einige Millimeter Tiefe wächst und dann stehenbleibt. Ob die eine oder die andere Art von Rißwachstum auftritt, hängt vor allem von den lokalen Beanspruchungen ab. Zum zweiten tritt die Ermüdungsschädigung meist sehr lokalisiert auf. Das bedeutet, daß man nach sehr kleinen Schäden suchen muß, die obendrein nur an wenigen Stellen der Struktur gefunden werden können. Der Vergleich mit einer Nadel im Heuhaufen drängt sich auf. Eine erfolglose Suche nach Ermüdungsschäden bedeutet nicht unbedingt, daß keine Ermüdungsschäden in einer Struktur

vorhanden sind. Auf eine Untersuchung der in Frage kommenden Flugzeuge auf Ermüdungsschäden wurde daher verzichtet.

Vor Vorschädigungsmechanismen, Rißentstehung und Rißfortschritt sind bei gleicher Beanspruchung zeitlich bedingte Vorgänge; daß heißt, je älter die Maschinen sind, desto größer ist die Wahrscheinlichkeit, daß Risse auftreten. Probleme mit Rissen in Triebwerksturbinenschaufeln sind 1975 öffentlich bekannt geworden¹³⁾. 1979 wurden die Turbinenschaufeln von 350 DRAKEN der schwedischen Luftwaffe überprüft. Bei 150 Triebwerken gab es Risse in den Turbinenschaufeln¹⁴⁾. Laut der schwedischen Tageszeitung Dagens Nyheter¹⁴⁾ erfolgten mehrere Totalausfälle auf Grund von fehlerhaften Turbinenschaufeln. Auch im Bereich des Abgasrohres des Triebwerkes sind Risse festgestellt worden¹³⁾.

Die Risse könnten — wie erwähnt — ab einer bestimmten Rißgröße (etwa 1 mm) meist an bekannt kritischen Teilen festgestellt werden. Durch Rißfortschrittmessungen ist die Rißwachstumsgeschwindigkeit langsam wachsender Risse bestimmbar und eine Abschätzung des Auftretens einer kritischen Rißgröße ist möglich, aus der sich die Restlebensdauer des Teiles errechnet. Vielfach werden auch rißgefährdete Bauelemente automatisch bei einer bestimmten, zumeist nach Flugstunden festgelegten Überholung ausgewechselt, gleichgültig ob der Teil nachgewiesene Risse hat oder nicht. Trotz aller dieser heute möglichen Maßnahmen treten aber immer wieder, auch an nicht vorhersehbaren Stellen Risse auf. [Auch an den zur Zeit beim österreichischen Bundesheer in Einsatz befindlichen zweistrahligten Maschinen vom Typ SAAB 105 OE wurden Risse an Teilen festgestellt, die nicht von vornherein als rißkritisch angesehen wurden. Ihre Wachstumsgeschwindigkeit ist allerdings noch gering und die Lage der Risse im Bauteil beeinträchtigt nicht die Sicherheit im Flugbetrieb¹⁶⁾]. Mit zunehmendem Alter der Maschinen nimmt die Gefahr, daß Risse entstehen und im Laufe der Zeit eine kritische Größe erreichen, zu. Das ist dann häufig mit aufwendigen und meist teurem Austausch mit Ersatzteilen verbunden. Nur eine sehr genaue Kenntnis der Maschinen kann weitgehend sicherstellen, daß Risse nicht übersehen werden.

Die Erfahrungen über das gesamte Potential einer großen Flotte während der Gesamtlebensdauer des Flugzeugtyps — wie dies zur Zeit für den technischen Wartungsdienst bei der Luftwaffe für die SAAB 35 in Schweden der Fall ist — sind eine notwendige Voraussetzung, um mit ausreichender Sicherheit auftretende Risse zeitgerecht zu finden. Die von Österreich zum Ankauf vorgesehenen Maschinen stehen am Ende der vorgesehenen Lebensdauer. Mit dem Auftreten von Rissen — gefährlich oder nicht gefährlich — muß in zunehmendem Maße gerechnet werden. Ihre Feststellung und vor allem die Beurteilung der Gefährlichkeit erfordert eine Erfahrung mit diesem Maschinentyp, die zur Zeit in Österreich noch nicht gegeben ist.

Teil 2

Vergleichsanalyse von Militärmaschinen der Firma SAAB in der schwedischen Luftwaffe und beim Österreichischen Bundesheer.

Das Kampfflugzeug SAAB 35 DRAKEN wurde entwickelt, um die Anforderungen der schwedischen Luftwaffe auf ein Waffensystem für Abfang- und Aufklärungszwecke zu erfüllen^{4, 17)}. Es gibt mehrere Baureihen der SAAB 35. Sie werden durch die Zusatzbezeichnungen A bis F unterschieden. Das erste Modell war 35 A; 35 B ist eine Weiterentwicklung mit verbesserter Ausrüstung, 35 D und F sind ebenfalls Weiterentwicklungen mit leistungsfähigeren Triebwerken. Modell 35 C ist ein Schulflugzeug; Modell 35 E ist für photographische Aufklärung ausgerüstet.

Die für Österreich zum Ankauf vorgesehenen Flugzeuge stammen aus der Baureihe D und werden in Österreich die Bezeichnung SAAB 35 OE tragen. Sie wurden in den Jahren 1963 bis einschließlich 1965 *) an die schwedische Luftwaffe geliefert^{3, 10)}. Zwei speziell entwickelte und gebaute Exportversionen der SAAB 35 F sind in den siebziger Jahren unter der Bezeichnung 35 XD an die dänische Luftwaffe und unter der Bezeichnung J35 XS an die finnische Luftwaffe geliefert worden^{17, 27)}.

Eine international übliche Bewertung der Flugsicherheit eines Flugzeugtyps ist die Anzahl der Totalausfälle pro 100 000 Flugstunden, diese Zahl wird auch Totalausfallsrate oder -frequenz genannt. In diesem Bericht wird hierfür die Abkürzung TAF verwendet. Die international durchschnittliche TAF für vergleichbare Flugzeuge bewegt sich um den Wert 10¹⁸⁾ (Totalausfälle pro 100 000 Stunden). So hatten beispielsweise die USA bei 14 verschiedenen Kampf- und Angriffsflugzeugtypen eine durchschnittliche TAF von 9,6²⁰⁾ (ein- und zweistrahligte Maschinen). Die bisherige TAF der SAAB 35 in der schwedischen Luftwaffe allein betrug 15,9^{2, 19)}.

Verschiedene Statistiken lassen erkennen, daß zu Beginn der Lebenszeit und Einführung eines Flugzeugtyps eine verhältnismäßig hohe Ausfallsfrequenz zu verzeichnen²⁰⁾. Dies ist auf Konstruktionsfehler,

*) Es wurde dieser Zeitraum der Produktion als richtig angenommen, da diese Angaben von der Firma SAAB-SCANIA selbst stammen.

Baufehler ua. sowie auf mangelnde Erfahrung mit dem System, aber auch auf eine kumulative statistische Bewertung zurückzuführen. Es folgt eine abnehmende Unfallhäufigkeit, weil Fehler und Mängel erkannt und vermieden werden und die Erfahrung zunimmt. Schließlich steigt die Unfallfrequenz durch altersbedingte Schäden wieder an, bis letztlich die Maschinen durch Erreichen der festgesetzten Lebensaltersgrenze stillgelegt werden müssen. Bei einer lediglichen Summenbetrachtung der Ausfallsfrequenz über die gesamte Flugstundenzahl einer Flotte ist der Anstieg der altersbedingten Ausfälle allerdings nicht immer sehr deutlich.

Ein für die Flugsicherheit wichtiger Faktor ist die Anzahl der Triebwerke. Die SAAB 35 hat nur ein Triebwerk. Die TAFs von einstrahligen Flugzeugtypen sind meist bedeutend größer als die von zweistrahligen Flugzeugen. Bei einstrahligen Flugzeugen ist bei Triebwerksausfall die Wahrscheinlichkeit eines Totalausfalles ungleich größer als bei zweistrahligen Flugzeugen. So zeigt beispielsweise eine Zusammenstellung über Kampf- und Angriffsflugzeuge der USA für sieben einstrahlige Typen eine durchschnittliche TAF von 13,3 und für sieben zweistrahlige Typen eine durchschnittliche TAF von 6,1²⁰⁾. (Diese Mittelwerte sind mit der Anzahl der absolvierten Flugstunden pro Flugzeugtyp gewichtet.)

Für die SAAB 35 DRAKEN verschärft sich die Triebwerksbewertung durch eine Deltaflügelkonstruktion. Beim Landeanflug eines Flugzeuges mit Deltaflügeln ist auf Grund eines hohen Anstellwinkels eine hohe Triebwerksleistung notwendig. Falls bei einem Triebwerksausfall ein neuerliches Starten nicht gelingt, entsteht ein Totalausfall. Von 112 Totalausfällen der SAAB 35 in der schwedischen Luftwaffe sind uns die Ursachen von 93 bekannt¹⁵⁾. Mindestens 35 dieser 93 Totalausfälle erfolgte auf Grund von Triebwerksausfällen oder Triebwerksproblemen.

Zur Konstruktionsphilosophie von Flugzeugen sei allgemein bemerkt: Bei der Entwicklung eines Flugzeugtyps wird versucht, das Flugzeug so zu konstruieren, daß es für den Piloten schwierig wird, Fehlreaktionen zu begehen. Ein Beispiel für solche Konstruktionsmerkmale ist, daß zwei Bedienungshebel nicht nebeneinander angebracht werden, falls ein Verwechseln dieser Hebel fatale Folgen hätte. Durch ihre unterschiedliche Plazierung im Flugzeug oder durch unterschiedliche Formen (Knüppel, Griff) und Bedienungsweise (ziehen, schieben, kippen) kann man das Risiko einer Verwechslung verringern. Bei älteren Flugzeugtypen sind solche Konstruktionsmerkmale und Sicherheitssysteme in einem geringeren Ausmaß vorhanden als bei neuen Flugzeugtypen. Bei SAAB 35 gab es mindestens zwei Totalausfälle auf Grund irrtümlichen Ausschaltens des Triebwerks. Einmal verwechselte der Pilot den Regler für die Treibstoffzufuhr zum Triebwerk mit dem Regler für die Treibstoffzufuhr zum Nachbrenner¹⁵⁾. Ein anderes Mal verwechselte der Pilot den Bedienungshebel für das Fahrwerk mit dem Gashebel^{15,30)}. Weiters scheint bei der SAAB 35 das System, das verhindert, daß das Fahrwerk beim Starten eingefahren wird, ehe das Flugzeug vom Boden abgehoben hat, mangelhaft zu sein. Es gab mindestens zwei Totalausfälle, weil das Fahrwerk zu früh eingefahren wurde¹⁵⁾.

In der folgend angeführten Tabelle sind die Fehlerursachen, die zum Totalausfall führten, im Detail angegeben:

Totalausfallstatistik in der schwedischen Luftwaffe 1960—1985¹⁵⁾

Anzahl der Totalausfälle (von 1960—1985 Feber nur in Schweden): 112 von zirka 526 Maschinen

Aufteilung der Ausfallsursachen:

42 pilot error (Pilotenfehler, 10 davon durch pilotenbedingten Strömungsabriß)

6 stall (deepstall superstall), Strömungsabriß als Hauptursache; (es gab also insgesamt 16 × Strömungsabriß)

33 malfunctioning material (Materialfehler)

6 technical staff (Ausfallsursache durch technisches Personal)

6 other reasons (andere Ursachen)

19 unknown reasons (unbekannte Ursachen)

Begleiterscheinungen:

35 engine flame out oder engine trouble, 2 davon durch Fehler des Piloten

Von 112 Totalausfällen sind für 93 die Ursachen bekannt. Die Anzahl der Totalausfälle mit Ursachen technischer Natur beträgt 45, dies ist die Summe der Ursachengruppen: Materialfehler, technisches Personal und andere Ursachen. Bei 33 dieser 45 Totalausfälle waren Triebwerksschäden oder -probleme die Hauptursache.

Die hohe Zahl von unbekanntem Ursachen stammt hauptsächlich aus der Zeit ab 1975. Es gibt in der Totalausfallsstatistik, die uns zur Verfügung stand, ab diesem Zeitpunkt meist keine genauen Angaben über die Ursachen. Einige Totalausfälle geschahen durch Kollision zweier Flugzeuge.

Die in Österreich zu erwartende Flugsicherheit der SAAB 35 ist mit der voraussichtlichen TAF gekoppelt. Es soll nun versucht werden, sich ein Bild über die zu erwartenden Totalausfälle zu machen, wobei die bei der schwedischen Luftwaffe aufgetretene TAF als Ausgangspunkt genommen wird. Folgende Faktoren, die unter den in Österreich herrschenden Verhältnissen eine Abweichung von der in Schweden erreichten TAF erwarten lassen, sind:

1. topographische Verhältnisse
 2. Verwendungszweck (Einsatzprofil)
 3. Alter der Flugzeuge
 4. Ausbildung des Flug- und Bodenpersonals
 5. Qualität und Organisation in der Abwicklung des Flugbetriebes und in der Wartung
- zu 1. Die topographischen Verhältnisse in Österreich würden bei Gleichbleiben aller anderen für eine TAF bestimmenden Faktoren eine für österreichische Verhältnisse höhere TAF als die bisher in Schweden aufgetretene erwarten lassen, da Schweden im Gegensatz zu Österreich ein größtenteils flaches Land ist. Viele österreichische Flugplätze sind in der Nähe von Bergen oder von Bergen umgeben. Falls der Pilot die Orientierung verlieren sollte, ist eine Bruchlandung in umliegenden Bergen aber auch in bebautem Gebiet nicht ausgeschlossen.
- zu 2. Die gesamte Flugverwendungszeit eines Flugzeugtyps wird in seine zu erwartenden Aufgaben aufgeteilt. Diese Aufteilung nennt man Einsatzprofile. Jedes dieser Einsatzprofile besteht aus mehreren unterschiedlichen Arten von Flugbetrieb, wie z.B. Navigationsflug, Nachtflug, Kunstflug, Jagdkampf usw. Man muß zwischen zwei möglichen Aspekten unterscheiden, die hierbei zu Ausfällen führen können. Der eine ist das Entstehen von Materialschäden durch Ermüdung, Alterung und Verschleiß (siehe Teil 1), der andere ist, daß bei unterschiedlichen Flugbetriebsarten ein unterschiedlich hohes Maß an Risiko auf Grund von Pilotenfehlern eintritt. Hier ist eine Beurteilung schwierig. Die Aufteilung des künftigen Betriebes der SAAB 35 OE auf einzelne Einsatzprofile ist zwar bekannt ¹⁾, jedoch sind konkrete Zahlen, die etwas über das Risiko der einzelnen Einsatzprofile bzw. Arten von Flugbetrieb aussagen, nicht in Erfahrung zu bringen gewesen.
- zu 3. Der Altersbereich in der schwedischen Luftwaffe beginnt bei Stunde 0, da die Flugzeuge neu geliefert wurden. Die SAAB 35 OE werden bei der Übernahme in das Österreichische Bundesheer 1 600—2 200 Flugstunden absolviert haben ²⁾. Jedes der Flugzeuge soll 1 000 Flugstunden ²⁸⁾ im Österreichischen Bundesheer absolvieren, somit wird hier eine Gesamtbetriebsdauer von 2 600 bis 3 200 Flugstunden erreicht werden. Dies führt dazu, daß mit Sicherheit die altersbedingte Komponente der Totalausfallsfrequenz der SAAB 35 OE größer sein wird, als sie bei den SAAB 35 DRAKEN der schwedischen Luftwaffe ist. Hierzu kommt, daß bei nahezu ausgedienten Maschinen Reparaturen nach entsprechenden Beschädigungen aus wirtschaftlichen Gründen nicht mehr durchgeführt werden. Dies wird ebenfalls die altersbedingte TAF erhöhen.
- zu 4. Es muß angenommen werden, daß der Ausbildungsstand der schwedischen Luftwaffen-Piloten durch jahrzehntelanges Training auf dem Flugzeugtyp SAAB 35 noch in der nächsten Zeit höher ist, als in Österreich bei den erst in der Ausbildung befindlichen Heerespiloten. Schließlich ist ja auch in allen Statistiken die hohe Ausfallsrate nach Einführung eines neuen Flugzeugtyps ²⁹⁾ zu einem Teil auf mangelnde Erfahrung der Piloten und auch der Fluglehrer zurückzuführen.
- zu 5. Mehr noch wie für den Ausbildungsstand der Piloten hat die Erfahrung für die Organisation und die Durchführung des Flugbetriebes sowie für die Wartung, Qualitätskontrolle, Instandhaltung und Instandsetzung Einfluß auf die Flugsicherheit. Ein Erfahrungsvorsprung des schwedischen Bodenpersonals kann erst im Laufe von vielen Jahren aufgeholt werden.

Die in Österreich zu erwartende TAF des SAAB DRAKEN wird mit TAF_{35Ö} bezeichnet, die in Schweden eingetretene TAF mit TAF_{35S}. Ein Maß für die Abweichung der TAF_{35Ö} von der TAF_{35S} ist der Quotient TAF_{35Ö}/TAF_{35S}.

Man kann durch einen erweiterten Vergleich mit anderen Militärflugzeugtypen mit Strahltriebwerken der Firma SAAB einen groben Anhalt über die Unterschiede in Österreich und Schweden bekommen. Zwei weitere Flugzeugtypen, welche sowohl von der schwedischen Luftwaffe als auch vom Österreichischen Bundesheer betrieben wurden, sind die SAAB J29 (Fliegende Tonne) und SAAB SK60. (In Österreich hat die SAAB SK60 die Bezeichnung SAAB 105 OE.) Die SAAB J29 war ein einstrahliger Kampfflugzeug mit etwa vergleichbarem Einsatzprofil bei der schwedischen und österreichischen Luftwaffe ²¹⁾. Die SAAB SK60 wurde und wird in Schweden vorwiegend als ein zweistrahliges Schulflugzeug und leichtes Angriffsflugzeug verwendet. Die SAAB 105 OE hat leistungsfähigere Triebwerke als die SAAB SK60 und wird zur Zeit in Österreich auch als Kampfflugzeug eingesetzt.

30

257 der Beilagen

TAFs bezogen auf 100 000 Flugstunden

| Typ | Schweden | Österreich |
|------------------|-----------------------|---------------------|
| J29 | 28,1 ²²⁾ | 80,7 ²³⁾ |
| SK60 bzw. 105 OE | 1,75 ²⁹⁾ | 17,9 ²⁴⁾ |
| 35 | 15,9 ^{2,19)} | ? |

Das Österreichische Bundesheer hatte bei der J29 eine 2,9mal größere TAF als die schwedische Luftwaffe. Bei der SAAB 105 OE hatte das österreichische Bundesheer eine 10,2mal größere TAF als die schwedische Luftwaffe mit der SAAB SK60.

Dieser Vergleich zeigt, daß die TAFs in Österreich in beiden Fällen um ein Mehrfaches größer sind als in Schweden. Man muß daher befürchten, daß auch die TAF_{35Ö} ein Mehrfaches der TAF_{35S} betragen wird.

Überträgt man die bei der Fliegenden Tonne J29 gemachten Erfahrungen auf den DRAKEN, so müßten wir mit einer TAF_{35Ö} von 45,7 rechnen. Dies würde bei einem 10jährigen Betrieb mit 100 Flugstunden pro Flugzeug und Jahr und anfänglich 24 Flugzeugen insgesamt 8 Totalausfälle bedeuten. Hierbei ist die durch Totalausfälle bedingte Verminderung der gesamten Flugstundenzahl berücksichtigt.

Überträgt man die bei der SAAB 105 OE gemachten Erfahrungen auf den DRAKEN, so müßten wir mit einer TAF_{35Ö} von 162,6 rechnen, dies würde bei den obengenannten Betriebsbedingungen 19 Totalausfälle der SAAB 35 OE in 10 Jahren zur Folge haben.

Bei der Bewertung obenstehender Vergleiche sollte man in Betracht ziehen, daß die SAAB J29 als 7—9 Jahre alte Flugzeuge gekauft wurden, die SAAB 105 OE bei der Auslieferung an Österreich neu waren und daß die SAAB 35 OE bei dem frühestmöglichen Auslieferungstermin 1987 ein Alter von 22 bis 24 Jahren haben wird. Die SAAB 35 OE wird, wie schon gesagt, eine viel größere altersbedingte Komponente ihrer TAF haben als dies die SAAB J29 hatte und die SAAB 105 OE hat. Dies erhöht die im Vergleichsbeispiel angeführten TAFs der SAAB 35 OE zusätzlich. Auch die Anzahl der Totalausfälle erhöht sich in gleichem Ausmaß.

Wenn man die aus dieser Betrachtung abgeleiteten offensichtlich in Österreich herrschenden ungünstigen Betriebsbedingungen für Militärmaschinen zugrunde legt und das höhere Alter der SAAB 35 OE gegenüber den beiden anderen in Österreich und in Schweden geflogenen Maschinen berücksichtigt, ist für die SAAB 35 OE eine höhere Totalausfallsrate als in Schweden zu erwarten. Eine statistische Aussage ist allerdings wegen der geringen Anzahl der zu wertenden Maschinen nicht erstellbar.

Zusammenfassung:

Die für den Einsatz als Luftraumüberwachungsflugzeug beim Österreichischen Bundesheer vorgesehenen und bei der schwedischen Luftwaffe ausgewählten Maschinen vom Typ SAAB 35 D sind in den Jahren 1963—1965 gebaut worden.

Diese Flugzeuge stehen mit 1 600—2 200 bisher verbrauchten Flugstunden am Ende der ursprünglich von der Firma SAAB ermittelten Lebensdauer. Auf Grund von zusätzlichen Rechnungen und Versuchen wurde die Lebensdauer auf 2 500 Flugstunden erweitert. Diese Lebensdauer ist im internationalen Vergleich mit 8 000 bzw. 16 000 Flugstunden noch immer als niedrig anzusehen.

Um die für den Einsatz in Österreich vorgesehene Restlebensdauer von 1 000 Flugstunden zu erreichen, wurde für die SAAB 35 D eine 10% geringere Schädigung gegenüber der in Schweden parallel geflogenen SAAB 35 F angenommen. Das ergibt eine zusätzliche Verlängerung der Lebensdauer für den Einsatz der SAAB 35 D in Österreich, die aber offensichtlich noch nicht ausreicht, bei allen Maschinen auf die geforderten 1 000 Flugstunden Restlebensdauer zu kommen. Eine nochmalige dritte Erweiterung der Lebensdauer beruht auf der Annahme, daß die Schädigung der Flugzeuge im Betrieb in Österreich nur 0,63 der Schädigung im Betrieb in Schweden beträgt. Dies ist unter Zugrundelegung eines global angegebenen Einsatzprofils für Österreich nicht gerechtfertigt. Die Gefahr von Ermüdungsschäden und die Möglichkeit der Rißbildung ist bei einer Verwendung der Maschinen über die ermittelte Lebensdauer hinaus verstärkt gegeben. Bei nicht rechtzeitiger Erkennung von Rissen kann ein Totalausfall die Folge sein.

Ein Vergleich von zwei Typen SAAB-Militärmaschinen, welche in Österreich und in Schweden in Verwendung standen bzw. noch stehen, ergab in beiden Fällen eine mehrfach höhere Ausfallsrate in Österreich, woraus sich offensichtlich schwierige Einsatzbedingungen für Österreich ableiten lassen. Unter der Annahme gleicher Betriebsbedingungen wie bisher und unter Berücksichtigung des hohen Lebensalters der für Österreich vorgesehenen Maschinen muß für die SAAB 35 OE mit einer höheren Ausfallsrate als in Schweden gerechnet werden.

Prof. Dr. K. L. Maurer

Georg Fischmeister

Leoben, 1986 10 27

Quellennachweis:

- (1) Vertrag über LRÜ Flugzeugsystem SAAB 35 OE BMLV-Zl. 31/037/01-0084-4.6 Teil C Seite 31
- (2) Presse- und Informationsdienst; 11 Fragen der ÖVP an den Bundeskanzler, Seite 1 (Ausarbeitung des Leiters der Luft-Abt. vom 7. 5. 1985)
- (3) Persönliche Erkundigungen bei der Firma SAAB-SCANIA AB im Oktober 1986
- (4) J. B e r n e c k e r, „Truppendienst“ 24 (1985) S. 226
- (5) Appendix zur technischen Spezifikation des Vertrages nach (1) S. 143
- (6) S. E. L a r s s o n, Auszug aus dem Symposium „Classical Fatigue 1985“ nach (1) S. 147—180
- (7) Angaben der Firmen NORTHROP und GENERAL DYNAMICS, Fort Worth, Texas
- (8) Appendix 1 zur technischen Spezifikation des Vertrages nach (1) S. 173
- (9) A/C 35 OE Statements regarding operating Profile KU-ML-83: SSM (nach 1 S. 143)
- (10) Flug-Revue 1984 Heft 12, S. 69
- (11) OE Einsatzprofile EP 1—3 laut Vertrag LRÜ Flugzeugsystem SAAB 35 Ö nach (1), S. 31
- (12) Appendix 1 zur Technischen Spezifikation des Vertrages nach (1), S. 145
- (13) Dagens Nyheter 1975-11-21
- (14) Dagens Nyheter 1979-11-23
- (15) Total Accidents A/C within the Air Force 1960—1985, SAAB-SCANIA FS : FM April 1985
- (16) K. L. M a u r e r, Gutachten vom 30.09. 1982 im Auftrag des österreichischen Bundesheeres
- (17) Das LRÜ Flugzeug SAAB 35 OE DRAKEN Aircraft Specifications TF 35-84.01 SAAB-SCANIA 15. 11. 1984
- (18) J. B e r n e c k e r, mündliche Auskunft anlässlich der Besprechung am 1985-09-18 in Graz
- (19) Dagens Nyheter 1985-01-17 Stockholm
- (20) Cumulative Destroyed Rates by Milestone, Airforce Inspection and Safe Center, Norton Air Force Base. 29 Febr. 1984, California
- (21) Aircraft Specification SAAB-SCANIA #15. 11. 1984, TF 35-84.01 SAAB 35 OE DRAKEN S. 2; In Festschrift „70 Jahre Flughafen Graz“ Überwachungsgeschwader, S. 41
- (22) Flygvapnet (Schwedische Luftwaffe) Stand v. März 1986
- (23) Profil 21 1985, S. 15
- (24) Profil 24 1986 Zitat des Brigadiers B o n d i, S. 18
- (25) F. F r i s c h e n s c h l a g e r: in Diskussionsveranstaltungen am 13. 06. 1985 in Leoben und Knittelfeld
- (26) Presseinformationsdienst des BMLV, „Wahr hingegen ist . . .“ S. 10, S. 40 u. a. mehr
- (27) Flugrevue 12/84, S. 72
- (28) Arbeiterzeitung 1985-03-28
- (29) Flygvapnet, Stand bis einschließlich 1985
- (30) Dagens Nyheter 1976-03-04

Prof. Dr. S. STANZL
Institut für Festkörperphysik
der Universität WIEN
A-1090 WIEN, Strudlhofgasse 4
Tel. Nr. 34 26 30, Telex 116222

WIEN, 22. September 1987

VORLÄUFIGE KURZFASSUNG DES GUTACHTENS VON S. STANZL

ZUR BEURTEILUNG DER FRAGE DER MATERIALERMÜDUNG AN DRAKENKOMPONENTEN AUFGRUND DER ZUR VERFÜGUNG GESTELLTEN UNTERLAGEN, INSBESONDERE ÜBERPRÜFUNG DER VON DER FIRMA SAAB MITGETEILTEN STRUKTURBELASTUNGSFAKTOREN; BEURTEILUNG DER ZWECKMÄSSIGKEIT BZW. NOTWENDIGKEIT DER DURCHFÜHRUNG VON EXPERIMENTELLEN UNTERSUCHUNGEN DURCH EINE UNABHÄNGIGE UND NEUTRALE PRÜFSTELLE

1. **Schwerpunkt** der Untersuchungen war die Überprüfung folgender Punkte:
 - 1.1 Strukturbelastungsfaktoren für die Luftfahrzeuge S35F, S35D, S35OE
 - 1.2 Berechnungsmethoden der Fa. SAAB zur Lebensdauervorhersage für den Flugbetrieb
 - 1.3 Ergebnisse der Schadenssummenberechnungen, insbesondere für S35OE Luftfahrzeuge
 - 1.4 Experimentelle Verifikation dieser Ergebnisse
2. Grundlagen für diese Untersuchungen waren **Dokumente**, welche hauptsächlich über das Luftfahrzeug S35F übergeben wurden. Nur wenige Dokumente waren für die Luftfahrzeuge S35D und S35OE erhältlich.
Schadenssummenberechnungen wurden von der Fa. SAAB in ihren wesentlichen Schritten erläutert; sie konnten von der Gutachterin nicht in allen Details überprüft werden, weil die dazu benötigten Dokumente vermutlich teils wegen darin enthaltener Firmen- od. militärischer Geheimnisse nicht zur Verfügung gestellt wurden.
3. **Ergebnisse** der Untersuchungen aufgrund der zur Verfügung gestellten Dokumente
 - 3.1 **Luftfahrzeug S35F**
Die übergebenen Dokumente lassen folgende Schlüsse zu:
 - 3.1.1 Die verwendeten Werkstoffe wurden hinsichtlich der Anforderungen an ihre Ermüdungseigenschaften richtig ausgewählt, geeigneten Wärmebehandlungen unterzogen und zweckentsprechend bearbeitet.
 - 3.1.2 Es liegen Beschleunigungsmessungen über 5 999 Stunden aus einem Beobachtungszeitraum von 11 Jahren (1972—83) vor. Das von der Fa. SAAB konstruierte Lastfaktorenspektrum („synthetisches“ Spektrum) bildet unter Ausnützung dieser Daten eine sinnvolle und seriöse Grundlage für Lebensdauerberechnungen.
 - 3.1.3 Die von der Fa. SAAB angewandten Methoden zur Berechnung der Ermüdungslebensdauer sind wissenschaftlich anerkannt und international üblich.
Die zur Verfügung gestellten Dokumente lassen allerdings eine detaillierte rechnerische Überprüfung nicht zu.
 - 3.1.4 Es wurden Ermüdungsversuche, darunter auch zwei Spektrum-Tests durchgeführt. Nicht vorgenommen wurde aber eine schlüssige experimentelle Überprüfung der Berechnungen.
Ebenso wurde auf ein Ganzkörper-Ermüdungsexperiment verzichtet.

3.2 Luftfahrzeug S35D

3.2.1 Das Luftfahrzeug S35D besitzt laut mündlicher Auskunft dieselbe Struktur wie das Luftfahrzeug S35F. Daher erachtete es die Fa. SAAB berechtigterweise als nicht notwendig, gesonderte Untersuchungen bezüglich der verwendeten Materialien und ihrer Festigkeitseigenschaften vorzunehmen.

3.2.2 Es liegen wesentlich weniger Beschleunigungsmessungen aus dem Flugbetrieb vor (2 712 Stunden) als für die Flugzeuge S35F. Insbesondere stammen fast alle Aufzeichnungen aus den frühesten Verwendungsjahren (1968—73), nur etwa 7% aus den Jahren 1983/84. Es fehlen also Aufzeichnungen aus einem Zeitraum von über 10 Jahren, in welchem die Flugzeuge vielleicht härter geflogen wurden als vorher. Es erhebt sich daher die Frage, wie weit diese Messungen für den nachfolgenden 10jährigen Flugbetrieb und so für den heutigen Ermüdungszustand der Flugzeuge repräsentativ sind.

Die erwähnten Meßergebnisse zeigen, daß die Härte der Beanspruchung während des Beobachtungszeitraumes 1968—73 und 1983/84 in den meist schädigenden Lastfaktorniveaus etwa 70% jener des S35F-Referenzspektrums war.

Die Aufzeichnungen zeigen auch, daß höhere Beschleunigungen (bis etwa $n_z = 8.5$ g) auftraten, als für die Schadenssummenberechnung berücksichtigt wurden. (Es ist zwar richtig und üblich, in Schadenssummenberechnungen sehr hohe n_z -Werte nicht zu berücksichtigen; trotzdem kann es aber zu unbemerkten Schädigungen gekommen sein.)

3.2.3 Von der Fa. SAAB wurden die Computerausdrucke der Ergebnisse einer Schadenssummenberechnung an einem beispielhaften (also nicht an einem konkreten) Aluminiumlegierung-Verbindungsstück übergeben. Demnach betrug die Schädigung basierend auf den obgenannten Beschleunigungsmessungen etwa 70% im Vergleich zur Schädigung durch das synthetische S35F-Referenzspektrum.

3.3 Luftfahrzeug S35OE

3.3.1 Die Österreich zugesicherten 1 000 Flugstunden waren anfangs auf der irrtümlichen Annahme eines schwächeren Flugprofils für Österreich begründet. Durch Einsetzen des gültigen härteren Profils hätten sich weit weniger als 1 000 Flugstunden ergeben.

Zur nachträglichen Rechtfertigung der zugesicherten 1 000 Flugstunden trotz dieser Tatsache wurde von der Fa. SAAB ein zweiter Irrtum bei der ursprünglichen Berechnung angeführt: demnach wurden reine, zu harte Pilotenschätzungen anstelle der bereits mehr als 10 Jahre vorhandenen Beschleunigungsmeßergebnisse verwendet.

3.3.2 Analoge Computerausdrucke (vom 7. 8. und 3. 11. 1986) der Ergebnisse einer beispielhaften Schadenssummenberechnung wie für die Luftfahrzeuge S35F und S35D wurden von der Fa. SAAB auch für das Luftfahrzeug S35OE übergeben. Demnach beträgt die Schadenssumme für den österreichischen Einsatz etwa 90% jener durch das synthetische S35F Referenzspektrum. Eine Überprüfung der Berechnung war ebenso wie für das S35D Spektrum nicht möglich, weil hierzu keine weiteren Unterlagen übergeben wurden.

In einem zweiten Dokument vom Juni und August 1987 ist die Schadenssummenberechnung für ein konkretes Bauteil in ihren wesentlichen Schritten erläutert. Details konnten aber auch hier nicht überprüft werden, weil die dazu benötigten Informationen (wahrscheinlich teils aus Gründen der Geheimhaltungspflicht, teils wegen des zu großen Umfangs) nicht übergeben wurden.

Noch weitere Untersuchungen wurden zwar laut SAAB-Bericht TKH R-3449, 3. Version vom 18. 11. 1986, durchgeführt; Dokumente darüber wurden aber trotz Anforderung nicht übergeben (sie könnten zwar bei SAAB angeblich eingesehen werden, eine bloße Einsichtnahme erscheint der Gutachterin aber für eine kritische Beurteilung nicht ausreichend.)

3.3.3 Mit den nunmehr gültigen Prozentangaben der Schadenssummenverhältnisse (siehe 3.2.3 und 3.3.2) ergeben sich nach wie vor rechnerisch die von der Fa. SAAB zugesicherten zulässigen 1 000 Flugstunden im österreichischen Einsatz.

3.3.4 * Die fehlenden Beschleunigungsmessungen in den Luftfahrzeugen S35D (siehe 3.2.2)

* Die unter 3.1 genannten Irrtümer der Fa. SAAB bei den Lebensdauervorhersagen und weitere widersprüchliche Aussagen in den Dokumenten

* Fehlende Unterlagen zur genaueren Überprüfung der Schadenssummen-Verhältnisse zwischen den Luftfahrzeugen S35OE, S35D und S35F

lassen die Zusicherung von 1 000 zulässigen Flugstunden im österreichischen Einsatz als nicht ganz unproblematisch erscheinen, lassen sich aber an Hand der übergebenen Unterlagen nicht widerlegen.

Dem steht allerdings entgegen, daß für die Berechnungen ein im internationalen Vergleich relativ niederes Risikoniveau und ausreichend große Sicherheitsfaktoren angenommen wurden.

Schlußfolgerungen:

Die oben genannten Unsicherheitsfaktoren lassen zusätzlich zu den üblichen Sicherheitsmaßnahmen (Inspektionen, Reparaturen) folgende Vorsichtsmaßnahmen als notwendig, bzw. zweckmäßig erscheinen:

1. Als notwendig wird der Einbau von geeigneten Beschleunigungsmessern, durchgehende Aufzeichnungen im Flugbetrieb und die Auswertung der Messungen in laufenden Schadenssummenberechnungen erachtet.
2. Notwendig erscheint es auch, ein den jeweiligen Einsätzen angepaßtes Inspektionsprogramm zu erarbeiten und durchzuführen, dh. Inspektionen an potentiell durch Ermüdungsbeanspruchung gefährdeten Bauteilen der Struktur (zB. nach Einsätzen, bei welchen 6 g überschritten wurden) durchzuführen.
3. Als zweckmäßig wird die Durchführung von Ermüdungsexperimenten durch eine unabhängige und neutrale Prüfstelle an zumindest einem kritischen Bauteil eines für Österreich bestimmten S35D Luftfahrzeuges zur Überprüfung des tatsächlichen Ist-Zustandes erachtet.

Beilage 5

DRAKEN S 35 OE Werknummern (SIN) alt und neu sowie Flugstunden

| SIN alt | SIN neu | Flugstunden (seit neu) | offene Flugstunden | Überziehung |
|---------|---------|---------------------------|--------------------|-------------|
| 35-313 | 1401 | 2083 h | 417 h | 583 h |
| 35-314 | 1402 | 1886 h | 614 h | 386 h |
| 35-315 | 1403 | 2098 h | 402 h | 598 h |
| 35-317 | 1404 | 1826 h | 674 h | 326 h |
| 35-323 | 1405 | 2012 h | 488 h | 512 h |
| 35-324 | 1406 | 1966 h | 534 h | 466 h |
| 35-328 | 1407 | 2086 h | 414 h | 586 h |
| 35-335 | 1408 | 2018 h | 482 h | 518 h |
| 35-336 | 1409 | 2055 h | 445 h | 555 h |
| 35-338 | 1410 | 1769 h | 731 h | 269 h |
| 35-340 | 1411 | 1974 h | 526 h | 474 h |
| 35-341 | 1412 | | | |
| 35-342 | 1413 | 1920 h | 580 h | 420 h |
| 35-347 | 1414 | 2049 h | 451 h | 549 h |
| 35-351 | 1415 | 1689 h | 811 h | 189 h |
| 35-360 | 1416 | 2069 h | 431 h | 569 h |
| 35-368 | 1417 | 1964 h | 536 h | 464 h |
| 35-370 | 1418 | 2058 h | 442 h | 558 h |
| 35-373 | 1419 | 1997 h | 503 h | 497 h |
| 35-378 | 1420 | 1982 h | 518 h | 482 h |
| 35-382 | 1421 | 1551 h | 949 h | 051 h |
| 35-384 | 1422 | 1781 h | 719 h | 281 h |
| 35-386 | 1423 | 2079 h | 421 h | 579 h |
| 35-393 | 1424 | 1871 h | 629 h | 371 h |

Bericht

zur Situation der Wartungsorganisation
für Luftfahrzeuge des Österreichischen Bundesheeres

Erstellt von

Studiengruppe OVID/BMLV

Feber 1984

BONDI
Studiengruppe OVID

Situationsbericht

im Zusammenhang mit dem Werksvertrag AUA/BMLV

an

Vorstandsdirektor DDr. H e s c h g l
(vorgetragen am 23. Feber 1984)

Unserem ersten Gespräch am 22. März 1982 lag folgende Situation zugrunde:

Es war die Änderung des WV mit ihrer Firma unter der Annahme des BMF — wonach die Voraussetzungen für eine zweckmäßige Weiterführung des WV geschaffen seien — zu approbieren. In diesem Zusammenhang erschien es mir wesentlich, daß für die höchste mil. Führung des ÖBH die Kernaussage ihres Berichtes vom 20. Dezember 1979, im ÖBH sei für den Bereich MatE-Luft eine höchst unwirtschaftliche Situation gegeben, die nur durch gravierende Änderung der Aufbauorganisation zu bessern wäre, akzeptabel wäre.

Meine diesbezüglichen Sondierungen ergaben jedoch, daß nach wie vor eine beinahe entrüstete Zurückweisung dieser Feststellung zu bemerken war, aber kurioserweise trotzdem die unterschiedlichsten Auffassungen über die Gestalt einer zukünftigen Aufbauorganisation für die MatE-Luft existierten.

Daher richten sich meine weiteren Maßnahmen vornehmlich auf

1. das Belegen der wirtschaftlichen Situation mit externen, aber vor allem auch mit internen Daten und
2. die Koordinierung der divergierenden Vorstellungen bezüglich einer künftigen neuen Aufbauorganisation mittels einer vorerst allseits akzeptierten Vorgangsweise, dessen Kernstück das mit Hilfe ihrer Bediensteten zu entwickelnde Bewertungsverfahren sein sollte.

Soweit die Ausgangssituation.

Bei meinem Besuch am 29. April 1983 konnte ich einen Terminplan für die weitere Vorgangsweise zur Kenntnis bringen.

Was ist nun bisher geschehen:

Es ist gelungen

- a) im Jahre 1982 die Unterschrift aller drei mil. Sektionsleiter für die von mir vorgeschlagene Vorgangsweise zur eventuellen Änderung der Aufbauorganisation MatE/Luft zu erhalten und
- b) Daten zum Grad der Zielerreichung im relevanten Bereich zu ermitteln, sodaß ich in der Lage war, am 5. Oktober 1983 der Generalität den im folgenden auszugsweise wiedergegebenen Bericht vorzulegen.

„Grundsätzliche Bemerkungen zu den

- Zielen der MatE, zum
- Grad der Zielerreichung und zur
- aktuellen Aufbauorganisationssituation.

Die effiziente Wahrnehmung einer so vielschichtigen Aufgabe, wie der der MatE, insbesondere luftfahrtspezifischen Materials, wird von einer klaren Zielorientierung, der Kontrolle der Zielerreichung, und von der entsprechenden Koordinationstätigkeit, die stark von der jeweiligen aufbauorganisatorischen Situation abhängt, beeinflusst.

Die klare Zielorientierung wurde durch die Festlegung der Ziele der MatE erreicht.

Dem allgemeinen Gebot der Zweckmäßigkeit und Sparsamkeit der Aufgabenerfüllung, sowie den in der Luftfahrt geltenden Sicherheitserfordernissen folgend, wurden für die MatE gleichrangige Ziele abgeleitet und für verbindlich erklärt. Diese Ziele lauten:

Der Bereich Technik hat das vorhandene Material

- a) in maximaler Verfügbarkeit und Wirksamkeit
- b) in einem, dem modernen Stand entsprechenden sicherheitstechnischen Zustand und
- c) mit geringst möglichem Aufwand (Personal, Material-Kosten)

bereitzustellen.

Es bleibt zu erwähnen, daß derzeit nur im Bereich SAAB 105 Ö die reorganisierte Ablauforganisation voll wirksam ist. Dieses Beispiel wird daher für den gesamten Bereich als signifikant betrachtet.

Inwieweit werden im konkreten Bereich die gesteckten Ziele erreicht?

1. Zur Verfügbarkeit der Luftfahrzeuge (am Beispiel der SAAB 105 Ö Flotte)

Aus dem vorliegenden Flottenbericht 82 ist ersichtlich, an wie vielen Arbeitstagen Lfz der 105 Flotte den Zustand „Unklar“ einnahmen und welcher Anteil davon gerechtfertigt war bzw. welcher vermeidbar gewesen wäre.

Diese Gegenüberstellung ergibt über die Jahre gesehen folgendes Bild mit großen vermeidbaren Anteilen.

Zwar ist auffallend, daß, durch die intensiven Bemühungen der Studiengruppe OVID, auch im Jahre 1982 eine weitere deutliche Verbesserung erzielt werden konnte, jedoch macht sich bereits eine Verflachung der Erfolgskurve bemerkbar.

Der Flotteninformation vom August 1983 ist zu entnehmen, daß die erreichbare Verfügbarkeit der Flotte bei 83% liegen könnte, jedoch nur 65% erreicht werden (diese 65% stellen bereits eine Verdopplung im Vergleich zu 1972 — 37% — dar).

Das definierte Ziel der maximalen Verfügbarkeit wird also eindeutig, und zwar, wie ich meine, beträchtlich verfehlt.

Und dies, obwohl es durch schrittweise Verbesserungen im Bereich der **Ablauforganisation** gelungen ist, die Produktivität der vorhandenen personellen Kapazität so zu steigern, daß heute locker ohne Personalvermehrung 12 000 Flugstunden pro Jahr produzierbar sind. Dies entspricht einer Steigerung im Vergleich zu 1972 um 300%. Da durchschnittlich aber von der Taktik nur ca. 5 000 Flugstunden pro Jahr benötigt werden, ist im Wertbereich eine merkbare Überkapazität vorhanden.

Anmerkung:

Legt man die von OVID ermittelten SOLL-Daten, die in Erprobungsläufen erreicht wurden, den Berechnungen zugrunde, wäre bei gleichbleibenden Voraussetzungen die Produktion von 20 000 Flugstunden pro Jahr möglich. Diese Überkapazität signalisiert, daß die erzielten Ergebnisse, nicht mit dem geringst möglichen Aufwand erreicht werden.

2. **Zum sicherheitstechnischen Ziel:**

Wir haben eine der höchsten Unfallraten der Welt mit tödlichem Ausgang, bezogen auf die geleisteten Flugstunden, jedoch im Gegensatz zu anderen Armeen, die die Unfallursache mit rund 80% im humanen, Umwelt- und Managementbereich und mit rund 20% im technischen Bereich ausweisen, sind letztere Ursachen bei uns praktisch nicht nachweisbar.

Dieser Widerspruch wird noch deutlicher, stellt man die anerkannt gute Qualität unserer Profipiloten in Rechnung.

Es erscheint daher denkbar, daß wir auch das sicherheitstechnische Ziel nur am Papier zur Gänze erreichen, mit profimäßigeren Methoden der Unfalluntersuchung jedoch möglicherweise ein anderes Bild bekommen würden.

3. **Zur Aufwandssituation:** als Vergleich wird herangezogen: AUA, DBW, Schweizer Flugwaffe

3.1 AUA:

Die AUA benötigt zur Produktion von ca. 50 000 Flugstunden/pro Jahr 310 Bedienstete in der Technik.

Im ÖBH stehen in der Technik 750 Bedienstete in Verwendung, die bisher maximal 25 000 Flugstunden pro Jahr produzieren.

Anzumerken wäre, daß der rein manuelle Wartungsaufwand mit zirka 10 Arbeitsstunden pro Flugstunde bei der DC 9 und bei der SAAB 105 Ö etwa gleich hoch liegt.

3.2 Deutsche Bundeswehr:

Die BW ermittelte, daß bei Lfz-Systemen für die

- Entwicklung 10%, die
- Beschaffung 30% und die
- Erhaltung 60%

der Lebenslaufkosten, über 12 Jahre gerechnet, aufzuwenden sind. Mit Stand 1980 ergab die Umlegung dieser Werte auf österreichische Verhältnisse folgendes Bild:

Der Beschaffungswert der Flotte lag bei zirka 1,3 Milliarden Schilling.

Als Aufwand für die Erhaltung über 12 Jahre wäre demnach der doppelte Betrag, also 2,6 Mrd. öS auszuweisen.

In der Realität wurden jedoch durchschnittlich 345 Millionen Schilling pro Jahr, also insgesamt 4,1 Mrd. öS in 12 Jahren aufgewendet.

Dies entspricht einer Überhöhung von rund 63%.

Rund 90% dieses Anteiles sind Personalkosten. In den verbleibenden 10% des Materialbereiches konnte OVID durch Optimierung der Abläufe und Einführung moderner betriebsorganisatorischer Verfahren bereits Rationalisierungseffekt von 400 Millionen Schilling erzielen.

3.3 Schweizer Luftwaffe:

Der Bericht über den Besuch beim BAMF verdeutlicht, daß wir für Erhaltung, Bereitstellung und Betrieb unserer Lfz und der dazugehörigen Einrichtungen (flugbetriebliche Übermittlungseinrichtungen, Flugsicherungseinrichtungen, Wetterdiensteinrichtungen, Flugbetriebliche Einrichtungen, Materialerhaltungseinrichtungen, Materiallager, Radaranlagen)

statt den derzeit dafür aufgewendeten rund 2 000 Bediensteten nur rund 700 Bedienstete benötigen dürften, würden ähnlich wirtschaftliche aufbauorganisatorische Maxime wie in der Schweiz beobachtet (zu untersuchen).

Zusammenfassend ist zur **Aufwandssituation** zu sagen:

Die Tatsache der **vorhandenen Überkapazitäten**, sowie des vergleichsweise um Größenordnungen geringeren Aufwandes, den sich andere Organisationen für annähernd die gleiche Aufgabe maximal leisten können, führt zur Feststellung: die derzeit erbrachte MatE-Leistung wird bei weitem **nicht** mit dem geringst möglichen Aufwand erzielt!

Folgerungen:

Wir werden im betrachteten Bereich (Verfügbarkeit, Sicherheitstechnischer Aufwand) dem verfassungsmäßigen Auftrag zur Zweckmäßigkeit und Sparsamkeit der Verwaltung keineswegs gerecht, obwohl auf dem Gebiet der Ablauforganisation von OVID bisher intensiv gearbeitet und dies, wie von Kennern der Materie innerhalb und außerhalb des BH wiederholt festgestellt wurde, mit beachtlichem Erfolg.

Die erwähnte Produktivitätssteigerung um zirka 300%, die daher effektive Kosteneinsparung von hunderten von Millionen Schilling und die Senkung der Flugklartagskosten um 37% (von 8 000 auf 5 000 Schilling/Flugklartag) sind ein Beispiel hierfür.

Warum werden die Ziele nicht erreicht?

Die Frage wurde bereits mit diesem Geschäftsstück beantwortet.

GTI, Ltr/S III und Ltr/S IV haben einvernehmlich bejahend zur Kenntnis genommen, daß die **derzeitige Gestaltung der Aufbauorganisation als die Hauptursache der unbefriedigenden Situation anzusehen ist**. Deshalb lautete auch die Zielvorgabe für die Phase IV von OVID, der der Herr Bundesminister, wie eingangs gezeigt, zugestimmt hat:

„Die notwendige Einsatzbereitschaft kann nur durch Verbesserung der Kosten-Nutzen-Relation und durch weitestgehende Einschränkung der Auslandsabhängigkeit erreicht werden. Dies ist **im wesentlichen durch die Gesamtorganisation des luftfahrtspezifischen Materialerhaltungsbereiches realisierbar**.“

Dieser Auftrag wurde im Situationsbericht 1983 OVID durch den Herrn Bundesminister neuerlich bestätigt. Die folgenden Übersichten mögen daher kurz die Charakteristik der aktuellen Aufbauorganisation verdeutlichen:

Zunächst — welche Stellen sind direkt in die Aufgabenstellung involviert?

Die Tatsache, daß die Aufgabe in der Zentralstelle, wo mit Masse Führungsfunktionen wahrgenommen werden, besonders gesplittert erscheint, führt in der Deckung des aufgabenorientierten Kommunika-

tionsbedarfes zu einem Gewirr von angeordneten Direktbeziehungen außerhalb des normalen Leitungssystems.

Im einzelnen:

Als erstes eine Spezialität im internen Bereich der FlDiv, wo von einer Stelle des **Fachstabes** ohne Linienfunktion derartige Direktbeziehungen ausgehen.

Als nächstes die Direktbeziehungen der Zentralstelle mit Stellen der FlDiv. Einer der Hauptkristallisationspunkte für die MatE luftfahrtspezifischen Materials ist, nach Anzahl der Direktbeziehungen mit allen Stellen betrachtet sicherlich das AWT und im dortigen Bereich die Abteilung Flugwesen bzw. die Prüf- und Versuchsstelle für Fluggerät.

Bezogen auf einen technischen Betrieb, etwa eine FlWft, entsteht somit folgendes Spannungsfeld direkter Eingriffe.

Diese Bilder bedürfen keiner weiteren Erläuterung. Sie sollten auch nur in Erinnerung rufen, warum einvernehmlich die Vorgangsweise zur **Änderung der Aufbauorganisation** angeordnet wurde (11. Einlegeblatt, Situationsbericht 83/OVID).

Einer der wichtigsten Punkte bei dieser Vorgangsweise ist die Bewertung von Lösungsalternativen.

Dazu wurde das in weiterer Folge vorzustellende Bewertungssystem entwickelt.

Zusammenfassend wäre zu sagen:

Bei Beibehaltung der bestehenden Aufbauorganisationsstruktur kann auch bei weiterer Verbesserung der Ablauforganisation der Grad der Zielerreichung in bezug auf

- Verfügbarkeit und
- technische Sicherheit

nur mehr unwesentlich gesteigert werden.

Die Überkapazität ist nicht bereinigbar.

In Geld ausgedrückt heißt das: Je nach dem, ob der Leistungsstandard der Bundeswehr oder der der AUA mit einer Gesamtorganisation erreicht werden kann, betrüge der Erfolg zwischen 1,5 und 2 Milliarden Schilling in 12 Jahren = 125—126 Millionen Schilling/Jahr.

Ltr OVID ersucht daher,

- die bisher eingeschlagene Vorgangsweise zur Erneuerung der Aufbauorganisationsstruktur beizubehalten,
- die Gewichtung der Bewertungskriterien bis Ende Oktober von anwesenden Personenkreis vorzunehmen, sowie bis dahin auch die bevollmächtigten Sektionsvertreter die der Auswertung zuzuziehen sind und die die Bewertung durchzuführen haben, zu nominieren und
- die Bewertung der bis dahin vorliegenden Aufbauorganisationsmodell-Varianten bis Ende November vorzunehmen.

Nach Vorliegen der Bewertung können die drei bestplacierten Modelle präsentiert, danach kann eine Entscheidung hinsichtlich der Aufbauorganisation der MatE luftfahrtspezifischen Materials getroffen werden und damit, wie seit langem geplant, die Tätigkeit der Studiengruppe OVID für abgeschlossen angesehen werden.“

Nach eingehender Diskussion wurden sodann folgende Maßnahmen beschlossen: Dem Ersuchen der S IV, die vor Jahresfrist beschlossene Vorgangsweise zur Erneuerung der aufbauorganisatorischen Strukturen der MatE luftfahrtspezifischen Materials wird einvernehmlich zugestimmt und folgendes beschlossen:

- Die Herrn Sektionsleiter haben sich die Gewichtung der Bewertungskriterien, sowie die Nominierung der Sektionsvertreter zur Bewertung der aufbauorganisatorischen Modelle (10 Varianten) selbst vorbehalten.
- Qu wird beauftragt, mit einem Geschäftsstück die Unterlagen zur Gewichtung der Bewertungskriterien umgehend den Herrn Sektionsleitern zuzuleiten, damit diese die Gewichtung sowie die Nominierung der Sektionsvertreter, welche auch zur Auswertung der Gewichtung beigezogen werden sollen, bis Ende Oktober 1983 vornehmen können.
- Die Bewertung der aufbauorganisatorischen Modelle hat in der 2. Novemberhälfte zu erfolgen.
- Die Präsentation der drei geeigneten Varianten erfolgt im 17. Planungsgespräch.
- Mit der Entscheidung, welche Organisationsvariante der Realisierung zugeführt werden soll, wird die Aktivität der Studiengruppe OVID beendet. Die Beendigung hat so zu erfolgen, daß die zu diesem Zeitpunkt noch laufenden Projekte von den hierfür geschäftseinteilungsmäßig zuständigen Stellen übernommen werden können.

In weiterer Folge kam es mit Verzögerungen zur Gewichtung der Kriterien durch die Sektionsleiter und danach am 13. Dezember 1983 zur Präsentation der zur Bewertung entwickelten Alternativmodelle. Ihr ursprünglicher Vorschlag ist als Modell 5 enthalten.

Derzeitiger Stand:

Die Bewertung der Modelle erfolgte bisher nicht!

Vielmehr wird von den Bewertern (auf Abteilungsleiterebene) versucht

- durch neuerliches Anzweifeln der Mißerfolgsdaten, deren Verursachung durch die bestehende Aufbauorganisation sowie der Stichhaltigkeit des Bewertungsverfahrens, die Bewertung zu verhindern, um den status quo möglichst aufrechtzuerhalten.

Dieses Bestreben geschieht mit Duldung der Vorgesetzten.

Daher ist für mich nicht absehbar, wann und ob überhaupt eine Entscheidung zum vorliegenden Problemkreis fallen wird.

Da aber damit die eingangs erwähnten Voraussetzungen des BMF zur Weiterführung des WV weiterhin nicht gegeben sind, sehe ich mich außerstande, zum gegenwärtigen Zeitpunkt eine etwaige Vertragsverlängerung zu verantworten. Soweit meine ungeschminkte Darstellung der Situation.

Lediglich am Rande sei erwähnt, daß seitens der Armee seit August 1983 vehement die Auflösung der Studiengruppe OVID betrieben wird, weil die Tätigkeit offensichtlich als unangenehm und den gewohnten Lauf der Dinge störend empfunden wird.

257 der Beilagen

41

Beilage 7

**BUNDESMINISTERIUM FÜR
LANDESVERTEIDIGUNG
Quartiermeisterabteilung**

Wien, am 28. Jänner 1986

Gedächtnisprotokoll

über die
Standortbestimmung
zur

Bewirtschaftung und Erhaltung luftfahrtspezifischen Materials, sowie die Wahrnehmung der Angelegenheiten der Luftfahrttechnik im Jänner 1986

Teilnehmer:

Bgdr Bondi
Bgdr Dipl.-Ing. Kuderer
ObstdhmtD Dipl.-Ing. Klug
Rat Ing. Pollak
AR Ing. Wagner (Protokoll)

Termin: 13. Jänner 1986

Ort: Amtsgebäude Franz-Josefs-Kai, Zimmer 559

Tagesordnung:

1. Gesamtsituation
 - 1.1 Grad an Zielerreichung
 - 1.2 Ursachen
 - 1.3 Folgen
 - 1.4 Verbesserungsansatz
 - 1.5 Ausblick
2. Teilsituation (Qu, Fl, sonstige)
 - 2.1 Aufgaben
 - 2.2 Gegebenheiten
 - 2.3 Ziele, Strategie, Aufträge

Einleitung:

Mit dieser Besprechung sollte die gegebene Situation ins Bewußtsein gerufen werden, um für Qu und Fl die im laufenden Jahr 1986 anzustrebenden Ziele bzw. einzuschlagenden Strategien zur Aufgabenerfüllung festzulegen.

1. Gesamtsituation:

1.1 Grad an Zielerreichung:

Der Grad an Zielerreichung wird nach wie vor als höchst unbefriedigend angesehen, wie dem Vortrag Bgdr Bondi zur Problematik MatE-Luft — gehalten am 17. Juli 1985 vor dem Herrn Bundesminister und den Herrn Sektionsleiter (Beilage) — zu entnehmen ist.

1.2 Ursache:

- Verrichtungsbezogene Splittung der Managementfunktion für die MatE über mehrere Sektionen, dh. es fehlt unterhalb des BM ein
 - ausreichend kompetentes,
 - gesamtverantwortliches,
 - objektbezogenes
 Führungselement zur Bewirtschaftung und Erhaltung luftfahrtspezifischen Materials, sowie zur Wahrnehmung der Angelegenheiten der Luftfahrttechnik.
- Es herrschen noch immer uneinheitliche Vorstellungen über konkrete Einsatzszenarien. Das erschwert allgemein gültige Planungen für aufbauorganisatorische Maßnahmen. Nicht einsatzrelevante Aufgaben sind mit Einsatzaufgaben der Truppen eng verflochten.

1.3 Folge:

Als Folge davon

- ist entweder überhaupt Entscheidungsunfähigkeit, oder eine zu langwierige und aufwendige Entscheidungsfindung zu konstatieren (meist auf informeller Basis, ein Großteil der Personalkapazität wird durch „Grabenkämpfe“ gebunden);
- wird unkoordiniert, zum Teil regelungsnegierend von den Führungsfunktionären aller Ebenen gehandelt;
- erfolgt eine unzureichende logistische Aufbereitung bei Einführung von Gerät und Systemen;
- ist mangelnde Anpassung der Wartungserfordernisse trotz einschlägiger Betriebserfahrung zu beobachten;
- ist die Materialbewirtschaftung nicht angemessen;
- ist die Ablauforganisation unübersichtlich, kompliziert und daher mangelhaft;
- besteht unzureichende, unausgewogene Personalqualifikation bei insgesamt **überhöhter Quantität**;
- fehlt die „Möglichkeit der Feststellung eines Kosten/Leistungsverhältnisses.“

1.4 Verbesserungsansatz:

Die Besserung der Situation wurde durch eine sehr intensiv betriebene Org-Änderung, insbesondere für den Bereich der Zentralstelle (zuletzt nur mehr S IV) angestrebt, aber nicht erreicht. Dabei galt die Strategie, daß nur durch die Etablierung eines ausreichend kompetenten und handlungsfähigen Führungselementes und durch eine nachfolgend durchsetzbare Reorganisation des betroffenen Bereiches ein befriedigender Grad an Zielerreichung bei der Bewirtschaftung und Erhaltung luftfahrtspezifischen Materials erreichbar ist.

Unter der Annahme, daß mit entsprechender Aufbereitung von Entscheidungsgrundlagen eine derartige Änderung der Aufbauorganisation realisierbar sein müßte, wurden alle diesbezüglichen Aktivitäten in den zurückliegenden 4 Jahren mit höchster Priorität betrieben.

Dabei wurden ablauforganisatorische Projekte (zB UT-Regelung, Lfz-DOK, LTA-System usw.) zugunsten der Aktivitäten zur Änderung der Aufbauorganisation laufend zurückgestellt. Die mit dieser Vorgangsweise zusätzlich aufgetretenen Schwierigkeiten wurden bewußt in Kauf genommen, da mit der erwartenden Änderung der Aufbauorganisation die diesbezügliche Ablauforganisation ohnehin neu gestaltet hätte werden müssen.

1.5 Ausblick:

Es wird einhellig die Auffassung vertreten, daß nach den bisherigen Erfahrungen die angestrebte Änderung der Aufbauorganisation zumindest für 1986 **nicht** erreichbar sein wird.

Dies umso mehr, als nicht einmal in der Projektgruppe zur Einführung der LRÜ-Lfz ein diesbezügliches Problembewußtsein erkennbar ist. Es entstand vielmehr der Eindruck, daß — zumindest was den Projektleiter betrifft — allein das Einbringen vorhandener Probleme mit dem Versuch interpretiert wird, eine Verbindung mit dem Projekt LRÜ-Lfz nur herzustellen, um die Durchsetzbarkeit langjährig angestrebte **Wunsch**vorstellungen zu erreichen. Außerdem betrachten Leiter GrpVersFü sowie Leiter GrpFzW die angestrebte Organisationsänderung ebenfalls als nicht realisierbar.

Weitere Vorgangsweise

Auf Grund dieser Situation wurde festgelegt, die initiale Tätigkeit zur Änderung der Aufbauorganisation vorläufig einzustellen. Die bisher erarbeiteten Entscheidungsgrundlagen werden jedoch auf dem letzten Stand gehalten, um günstige Gelegenheiten zur Herbeiführung eines besseren Problembewußtseins bei den maßgeblichen Leitungsfunktionären jeweils nützen zu können.

2. Teilsituation**2.1 Aufgaben:**

Laut OVID-Auflösungserlaß vom 11. Dezember 1984, Zl. 40 636/328-4.1/84:

- Luftfahrzeuggebundene Dokumentation
- Umlaufteilregelung
- Luftfahrttechnische Arbeitsunterlagen
- Richtlinien für die MatE unter Einsatzbedingungen
- Die Materialerhaltung von luftfahrtspezifischem Gerät
- Qualitätssicherung, TQK

Weiters:

- Einführung LRÜ-Lfz
- Mat-Standardisierung (Betriebsmittel)
- Flotteninformation

Aktivitäten aus anderen Bereichen:

- DAVERS II

2.2 Gegebenheiten:**2.2.1 Allgemein:**

- Die Einführung der LRÜ-Lfz steht zur Bewältigung heran, ohne daß bisher personelle, materielle oder organisatorische Vorsorgen getroffen worden wären.
- Die mehrjährige Zurückstellung ablauforganisatorischer Projekte hat insbesondere im Bereich der einschlägigen MatE-Dienste der FIDiv zu folgender Situation geführt:
 - * Neue Regelungen sind nur in Teilbereichen eingeführt (Lfz-Dok, UT-Regelung).
 - * Neue Regelungen sind innerhalb eines Geltungsbereiches nur teilweise anwendbar (System der luftfahrttechnischen Arbeitsunterlagen).
 - * Der Wissensstand um die organisatorischen Zusammenhänge scheint sehr gering zu sein, womit sich die Einführung ablauforganisatorischer Regelungen außerordentlich aufwendig gestaltet.
- Weitgehende Entscheidungsunfähigkeit der leitenden Stellen aller Ebenen der Organisations-Hierarchie.
- Es herrscht die Meinung vor, daß man den kommenden Problemen ungenügend vorbereitet, ja geradezu ohnmächtig gegenübersteht. Eine tiefe Frustration ist bei allen beteiligten Bediensteten spürbar.

Bei der Aufgabenwahrnehmung steht die Vermeidung der Verantwortungsübernahme im Vordergrund.

Es entsteht eine zunehmend tiefere Verständniskluft zwischen Leitern und Mitarbeitern, was eine sinnvolle Bewältigbarkeit der anliegenden Aufgaben anlangt.

Die Handlungsfähigkeit der meisten einschlägigen Dienststellen scheint selbst für die an sich bewältigbaren Aufgaben gering zu sein.

Zielorientiertes, eigeninitiatives Handeln der meisten Bediensteten ist erlahmt.

2.2.2 Aufgabenbezogene Gegebenheiten:**Luftfahrzeuggebundene Dokumentation:**

Die Erprobung ist abgeschlossen und die generelle Einführung bis März 1986 geplant.

Bis dahin wäre der volle Einsatz des verantwortlichen Organisations erforderlich.

Eine Verschiebung dieser Maßnahme würde die vorhandenen Umstellungsschwierigkeiten und Unsicherheiten verlängern.

Außerdem würde der mühsam bei den Beteiligten erreichte Wissenstand wieder nachlassen, womit ein großer Teil der Arbeitsstunden für die diesbezüglichen Aktivitäten vergeblich gewesen wäre und demnach neuerlich erbracht werden müßte.

Die Umlaufteileregulation:

Die Erprobung kann als abgeschlossen betrachtet werden.

Aus dieser Erprobung hat sich die Notwendigkeit ergeben, einige Teile der UT-Regelung zu überarbeiten.

Insbesondere wären dies:

- Die Identifizierung von UT-Modifikation im Zusammenhang mit DAVERS I.
- Die Behandlung von Sub-Umlaufteilen.
- Die Behandlung von UT-Stammdaten im Zusammenhang mit DAVERS I, sowie der zutreffenden LTP.
- Das Auswertesystem für die UT-Wartung.

Außerdem sollte mit einer Überarbeitung eine noch benutzerfreundlichere Form erreicht werden, bevor die UT-Regelung in das OHB-LT eingebunden wird.

Darüber hinaus besteht höchste Notwendigkeit darauf einzuwirken, daß jene — zuletzt im Geschäftsstück vom 13. Dezember 1985, Zl. 40.636/353-4.1/85, aufgezeigten — mangelhaften Randbedingungen, die die Funktion der UT-Regelung behindern, bereinigt werden.

Vorweg wird jedoch im Einvernehmen mit S III/AK der Gültigkeitsbereich der UT-Regelung auf die übrigen Bereiche ausgedehnt, um die generelle Einführung des mittlerweile fertiggestellten Systems der Luftfahrzeugdokumentation nicht zu verzögern.

Diese neu konzipierte Luftfahrzeugdokumentation ist auf den sich durch die UT-Regelung ergebenden Informationsfluß abgestimmt und bildet zusammen mit dem System der luftfahrttechnischen Arbeitsunterlagen (OHB-LT-Kapitel 3.8.2), sowie der in jeder Typenwerft eingerichtete Dokumentationszentrale ein Gesamtsystem.

Die Umlaufteilerregelung dürfte neben der Regelung zur Lfz-Systemwartung zu den **wichtigsten Ablaufregelungen** in der Materialerhaltung zählen, sodaß deren rasche Fertigstellung vordringlich ist.

Luftfahrttechnische Arbeitsunterlagen:

Bei dieser Aufgabe liegt nach wie vor die im Auflösungsersaß genannte Situation vor:

Zitat:

„**Entwicklung Luftfahrttechnischer Arbeitsunterlagen (LTA) für außerplanmäßige WE**

Stand der Bearbeitung:

Bisher wurde ein Verfahren für die Planung, Durchführung und Steuerung planmäßiger Wartungsereignisse mit dem dazugehörigen luftfahrttechnischen Arbeitsvorschreibungs- und Dokumentationssystem entwickelt und wegen des dringenden Bedarfs ohne ausreichende Erprobung eingeführt.

Beim Versuch, dieses System für den Bereich der außerplanmäßigen WE rasch zu adaptieren, wurde festgestellt, daß auch das bereits eingeführte System für planmäßige WE überarbeitet werden sollte.

Zuständigkeit:

Bei dieser Aufgabe handelt es sich in erster Linie um eine ablauforganisatorische Angelegenheit. Unter Berücksichtigung der dem AWT aufgetragenen Verpflichtungen, insbesondere der in der Militär-Kennzeichen-Verordnung 1984 festgelegten Zuständigkeit von AWT/Fl, liegt die Federführung beim **BMLV/Qu.**“

Die passende Regelung für die außerplanmäßigen Wartungsereignisse steht daher noch immer aus.

Eine Bereinigung dieser Situation scheint insbesondere hinsichtlich der kommenden LRÜ-Lfz besonders vordringlich zu sein.

Richtlinien für die MatE unter Einsatzbedingungen:

Für eine Teilarbeitung zu dieser Aufgabe konnte das Begutachtungsverfahren abgeschlossen werden. Vor der Inkraftsetzung wurden jedoch die zugrunde liegenden taktisch operativen Vorgaben seitens AK in Zweifel gezogen, sodaß von GTI eine neuerliche Behandlung ins Auge gefaßt wurde.

Diese soll nunmehr mit einer diesbezüglichen Besprechung am 28. Jänner 1986 beginnen.

Bezüglich der abzuleitenden Richtlinien für die Materialerhaltung unter Einsatzbedingungen sind kaum gravierende Änderungen zu erwarten.

Die Materialerhaltung von luftfahrtspezifischem Gerät (OHB-LT, Kapitel 1.3)

Die bisher entwickelten und im OHB-LT, Kapitel 1.3, in Kraft gesetzten Richtlinien, sind Vorgaben zum derzeitigen Inhalt an Ablaufregelungen.

Dieses Kapitel bedarf weiterhin vor der Erprobung bzw. Einbindung neuer Ablaufregelungen in das OHB-LT einer jeweils notwendigen Vervollständigung.

Qualitätssicherung, Technische Qualitätskontrollverfahren (TQK) für Lfz-(System-) und Umlaufteile (UT.) Wartung (OHB-Kap. 1.4.5)

Jener Teilbereich der TQK, welcher für die Durchführung planmäßiger Wartungsereignisse (WE) notwendig ist, wurde in der Übergangsregelung für das Wartungsergebnis (H-WE: 1200-Stunden-WE SAAB 105 Ö; Erlaß Zl. 40.600/67-4.1/79) vorläufig geregelt.

Das zuletzt überarbeitete und besprochene Konzept wird nunmehr zusammen mit der Lfz-Dokumentation in das OHB-LT eingebunden.

Weiters:

Einführung LRÜ-Lfz:

Mit Ministerweisung Nr. 95/83-1 wurde eine Projektgruppe LRÜ-Lfz gebildet.

Der Projektbereich 4 — Systemtechnik — wurde von Bgdr Ing. **K u d e r a** übernommen.

Nachdem bislang keinerlei Vorsorgen zur Bewältigung dieser zusätzlichen Aufgabe im AWT getroffen wurde, können selbst jene Aktivitäten, die dazu dienen, deren Durchführung so weit zu planen, daß der erforderliche Kapazitätsbedarf abschätzbar wird, nur unter Vernachlässigung bisheriger Aufgabenbereiche abgewickelt werden, sofern nicht Überstunden angeordnet werden. Eine zu starke Vernachlässigung der bisherigen Flottenbetreuung scheint im Hinblick auf die Flugsicherheit jedoch sehr bedenklich.

Standardisierung der Betriebsmittel:

Wird seit nunmehr 5 Jahren angestrebt.

Die bisherigen Aktivitäten beschränkten sich auf die Durchsetzung der Notwendigkeit und die allgemeine Erkenntnis, daß die Aufgabe im eigenen Bereich nicht lösbar ist.

In weiterer Folge müssten Firmenkontakte gepflegt werden, um eine beschränkte Ausschreibung durchführen zu können.

Die Ausschreibungsunterlagen müssten erstellt und nach Zuschlag die Auftragsabwicklung betreut werden.

Flotteninformation:

Vorgang bleibt weiterhin stillgelegt.

Aktivitäten aus anderen Bereichen:

Mitwirkung an DAVERS II:

Es werden keine wesentlichen Aktivitäten aus diesem Projekt erwartet. Pilotprojekt MatE-FIWft ist bis auf weiteres zurückgestellt.

2.3 Ziele, Strategie, Aufträge

Die beiden Abteilungsleiter haben einvernehmlich festgelegt:

Es wäre nunmehr in erster Linie auf die Bereinigung der dringlichsten ablauforganisatorischen Unzulänglichkeiten zu zielen.

Insbesondere die termingebundenen Aufgaben aus dem OVID-Auflösungserlaß wären abzuschließen. Darüber hinaus müssen jedoch jene Aufgaben, die aus der Projektgruppe LRÜ-Lfz — Projektbereich Systembereich — erfließen, soweit abgedeckt werden, um zumindest den dafür erforderlichen Bedarf an Ah, sowie deren mögliche Wahrnehmung feststellen zu können.

Sollte M ü n z e r von seiner derzeitigen Funktion abberufen werden, müßte P o l l a k den Bereich Qualitätssicherung für LRP übernehmen.

Weitergehende Festlegungen erfolgen in einer zweiten diesbezüglichen Besprechung, nach Bestellung des Ltr S IV bzw. Ltr LEFM und der danach zu erwartenden Möglichkeiten.

Aufträge:

Klug: betreut weiterhin die aus dem Projekt LRÜ/Lfz erfließenden Aufgaben

Pollak: betreibt weiterhin die Einführung der Lfz-Dokumentation, wobei die Einhaltung des Termines mit 17. März 1986 anzustreben wäre.

Wagner: erstellt die 6. Änderung zur UT-Regelung, womit die generelle Anwendung ermöglicht werden soll und wirkt bei der Einführung dieser Regelung in bisher noch nicht betroffenen Bereichen (FIWft 1, FIWft A) mit.

Darüber hinaus muß die Fertigstellung der UT-Regelung (möglichst bis Juni 1986) betrieben werden.

Gesehen:

Bondi, Bgdr

Statement
von
Brigadier BONDI
(30. Mai 1986)

Meine Besorgnis, die im Zusammenhang mit der Einführung von LRÜ-Lfz geäußert wurde, ist grundsätzlicher Art und fußt in der Tatsache, daß wir im Bereich der MatE Organisationsstrukturen aufweisen, mit denen es nachweislich unmöglich ist, die Bewirtschaftung, den Betrieb und die Erhaltung des vorhandenen Gerätes (nicht nur Fluggerät) mit der gebotenen Zweckmäßigkeit, Wirtschaftlichkeit, aber auch Sicherheit zu bewerkstelligen.

Daher ist auch seit mehr als zehn Jahren die Erhaltung von Lfz Gegenstand von Reorganisationsbemühungen.

Zur Ausgangslage:

Mit dem Ziel der drastischen Verbesserung der

- unverantwortlich langen Standzeiten der LFZ,
- der zu geringen Flugstundenproduktion sowie
- der Herstellung der Meßbarkeit der Wirtschaftlichkeit

erfolgt 1974 die

Gründung der Studiengruppe OVID.

(Am Beispiel des damals relativ neuen, durch das pyramidal gestaltete Wartungsprogramm mit geringen Wartungserfordernissen behafteten Lfz-Musters SAAB 105-Ö, war für 1972 ein durchschnittlicher Klarstand von nur 37%, bei geringen 3 160 Flugstunden, zu verzeichnen.)

Während der seither aufgewendeten Bemühungen, die Verfügbarkeit der SAAB 105 Ö durch Schulung und ablauftechnische Maßnahmen zu verbessern, wurde auf Grund meßbar werdender Fakten immer deutlicher, daß auch erhebliche personelle Überkapazitäten vorhanden sein mußten.

Eine Reihe von Anträgen zur Änderung der Aufbauorganisation — genaugenommen immer des Leitungsbereiches — für die MatE Luft deuteten schon damals auf die eigentliche Ursache der unbefriedigten Situation.

Jahrelang war jedoch eine Akzeptanz weder für Ursache noch für Ausmaß der Misere gegeben und erreichbar.

Erstmals konnte hier im 16. GTI-Planungsgespräch im Oktober 1983 ein Durchbruch erzielt werden, als der mangelnde Grad an Zielerreichung für folgende Ziele am Beispiel SAAB 105 Ö unwiderlegbar dargestellt wurde.

Diese Ziele lauten:

Der Bereich Technik hat das vorhandene Material

- a) in maximaler Verfügbarkeit und Wirksamkeit,
- b) in einem, dem modernen Stand entsprechenden sicherheitstechnischen Zustand und
- c) mit geringst möglichem Aufwand (Personal, Material-Kosten)

bereitzustellen.

Bezüglich der Verfügbarkeit ergibt sich über die Jahre gesehen folgendes Bild

Zum sicherheitstechnischen Ziel:

Wir haben eine der höchsten Unfallraten der Welt mit tödlichem Ausgang, bezogen auf die geleisteten Flugstunden. Im Gegensatz zu anderen Armeen jedoch, die die Unfallursache mit rund 80% im humanen, Umwelt- und Managementbereich und mit rund 20% im technischen Bereich ausweisen, sind letztere Ursachen bei uns praktisch nicht nachweisbar.

Dieser Widerspruch wird noch deutlicher, stellt man die anerkannt gute Qualität unserer Profipiloten in Rechnung.

Es erscheint daher denkbar, daß wir das sicherheitstechnische Ziel nur am Papier zur Gänze erreichen, mit profimäßigen Methoden der Unfalluntersuchung jedoch möglicherweise zu einem anderen Bild gelangen müßten.

Tödliche Unfälle je 100 000 Flugstunden:

| | |
|------------|-------------------|
| USA | 2,5 (nur TAC: 5) |
| BRD | 2,5 |
| SCHWEIZ | 10 (Milizpiloten) |
| ÖSTERREICH | 14—15 |

Dazu die zuletzt aktualisierten Daten des Leiters der Luftabteilung hiezu:

| | |
|-------------------------|---|
| insgesamt | 60 Luftfahrzeuge zerstört 73 Tote |
| Durchschnitt | 14,7 Tote pro 100 000 Flugstunden 1,3 Totalschäden pro 10 000 Flugstunden |
| SAAB 105 Ö | 19,8 Tote pro 100 000 Flugstunden 1,79 Totalschäden pro 10 000 Flugstunden |
| Internationaler Schnitt | 3 bis 6 Tote pro 100 000 Flugstunden 0,5 Totalschäden pro 10 000 Flugstunden |

Zur Aufwandssituation hat sich herausgestellt, daß etwa 5 000 Flugstunden pro Jahr benötigt werden, jedoch zirka 12 000 produzierbar sind.

Legt man jene in praktischer Erprobung (allerdings unter sogenannten Laborbedingungen) ermittelten SOLL-Daten den Berechnungen zugrunde, wäre bei unveränderten Voraussetzungen die Produktion von 20 000 Flugstunden pro Jahr möglich.

Diese Daten konnten noch durch den Vergleich mit zivilen und anderen militärischen Lfz-Wartungsbereichen untermauert werden.

Vorstehende Fakten signalisieren sehr deutlich, daß die erzielten Ergebnisse **nicht** mit dem geringst möglichen Aufwand erreicht werden.

Als Ursachen für diesen, dem Gebot der Zweckmäßigkeit und Wirtschaftlichkeit eindeutig widersprechenden Grad an Zielerreichung wurden im wesentlichen zwei Gegebenheiten identifiziert:

- Verrichtungsbezogene Splitting der Managementfunktion für die MatE in der Zentralstelle, dh. es fehlt unterhalb des BM ein
 - ausreichend kompetentes,
 - gesamtverantwortliches und
 - objektbezogenes
 Führungselement zur Bewirtschaftung und Erhaltung luftfahrtspezifischen Materials, sowie zur Wahrnehmung der Angelegenheiten der Luftfahrttechnik.
- Es herrschen noch immer uneinheitliche Vorstellungen über konkrete Einsatzszenarien. Das erschwert allgemein gültige Planungen für aufbauorganisatorische Maßnahmen. **Nicht** einsatzrelevante Aufgaben sind mit Einsatzaufgaben der Truppen eng verflochten.

Als Folge davon

- ist entweder überhaupt Entscheidungsunfähigkeit oder eine zu langwierige und aufwendige Entscheidungsfindung festzustellen (meist auf informeller Basis, ein Großteil der Personalkapazität wird durch „Grabenkämpfe“ gebunden);
- wird unkoordiniert, zum Teil regelungsneugierig von den Führungsfunktionären aller Ebenen gehandelt;
- erfolgt eine unzureichende logistische Aufbereitung bei Einführung von Gerät und Systemen;
- ist mangelnde Anpassung der Wartungserfordernisse trotz einschlägiger Betriebserfahrung zu beobachten;
- ist die Ablauforganisation unübersichtlich, kompliziert und daher mangelhaft;
- besteht unzureichende, unausgewogene Personalqualifikation bei insgesamt überhöhter Quantität;
- fehlt die „Möglichkeit der Feststellung eines Kosten/Leistungsverhältnisses“.

Verbesserungsansatz:

Die Besserung der Situation wurde demnach in zweifacher Hinsicht intensiv versucht.

Zum einen ließ die Beschäftigung mit dem Problemkreis der Materialerhaltung des Bundesheeres, insbesondere unter Berücksichtigung des Aspektes der RV-Konzeption und des daraus ableitbaren Zeit/Raum-Kalküls der Verteidigung aus Schlüsselräumen, nachfolgende Fakten deutlich werden:

- Das im Einsatz zu erwartende Szenario des österreichischen Bundesheeres ist so geartet, daß MatE-Maßnahmen, die eine merkbare Verbesserung der materiellen Situation zur Folge haben würden, während der Einsatzdauer — wenn überhaupt — dann nur in sehr beschränktem Ausmaß möglich sind. Wobei dieser geringe Teil an MatE-Maßnahmen auch nur dann eine Erhöhung der materiellen Einsatzbereitschaft bewirken kann, wenn diese entweder durch ein im unmittelbaren Nahbereich der operierenden Einheit situiertes Org-Element oder durch diese selbst gut vorbereitet zur Ausführung gelangen können.
- Daraus resultiert die Erkenntnis, daß der überwiegende Teil der MatE-Dienste während der Dauer eines möglichen Einsatzes nicht nur nicht benötigt würde, sondern die Beibehaltung der bisherigen Art der Eingliederung bei der Truppe (die auf der Grundlage eines lange dauernden Einsatzes basiert), noch dazu in mehreren Stufen, für diese in ihrer Aufgabenerfüllung sogar höchst hinderlich ist.

Unter diesen Aspekten war daher der Versuch naheliegend, jenen Teil der in Friedenszeiten zu bewerkstellenden MatE, der die dauernde Vorbereitung der Truppe auf den Einsatzfall ermöglicht, im geplanten Einsatzfall jedoch nicht mehr relevant ist, nach betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten außerhalb der Einsatzverbände zu organisieren.

Als ideale Struktur zur zweckmäßigen, wirtschaftlichen sowie sparsamen Bewirtschaftung und Erhaltung luftfahrtspezifischen Materials konnte (ua. aus der Beobachtung anderer militärischer, aber auch ziviler Bereiche) ermittelt werden, daß unter einem ausreichend kompetenten Management eine Basismaterialerhaltung und in Nachordnung zu derselben, ein technischer Flugbetriebsdienst organisiert werden müßte.

Demgegenüber sind, bezogen auf das öBH, zwei gravierende Abweichungen zu finden.

1. Die ausführenden Teile, nämlich Basismaterialerhaltung (Fliegerwerften) und technischer Flugbetriebsdienst (WtgZg in der Sta) befinden sich im Bereich S III/AK, das dazugehörige Fachmanagement hingegen im Bereich der Sektion IV.
2. Das Fachmanagement im Bereich der Sektion IV ist über mehrere Abteilungen verteilt (Qu, N, KfB, LEFM, KaufZ, WZ). Die personellen Ressourcen zur Wahrnehmung dieser Angelegenheiten befinden sich jedoch hauptsächlich bei AWT/Fl und PVFl.

Auf Grund der Kompetenzstreuung fehlt diesem Fachmanagement die Entscheidungsfähigkeit und der Nachdruck zur Durchsetzung von Maßnahmen, insbesondere hinsichtlich der Wirkung in den Bereich S III/AK.

Geradezu symptomatisch für die aufgezeigte Situation scheint die Zusammensetzung und vor allem Größe des Gremiums zu sein. Allerdings fehlen Vertreter AK/G4, AK/Te, Kdo FlWft 2 und PVFl, die die Hauptlast für Logistik und MatE (technische Betreuung und Betrieb des Gerätes) zu tragen haben.

Alle Versuche zur Bildung des Fachmanagements — zuletzt als Amt für Flugmaterial und Luftfahrttechnik — sowie zur Zusammenführung mit den ausführenden Bereichen scheiterten bislang mangels diesbezüglicher Ministerentscheidungen.

Die momentane Situation ist daher ua. durch folgende Gegebenheiten charakterisierbar:

- Die Einführung der LRÜ-Lfz steht zur Bewältigung heran, ohne daß bisher personelle, materielle oder organisatorische Vorsorgen erkennbar wären.
- Es gab eine mehrjährige Zurückstellung ablauforganisatorischer Projekte zugunsten der Aufbereitung von Entscheidungsgrundlagen zur Ermittlung der künftig anzustrebenden Org-Struktur. Bisher bestand aber keine Aussicht, daß die notwendigen gravierenden Änderungen herbeigeführt werden könnten.
- Damit blieb auch die weitgehende Entscheidungsunfähigkeit der leitenden Stellen aller Ebenen der Organisations-Hierarchie erhalten.
- Es herrscht die Meinung vor, daß man den kommenden Problemen ungenügend vorbereitet, ja geradezu ohnmächtig gegenübersteht. Frustration ist bei allen beteiligten Bediensteten spürbar. Bei der Aufgabenwahrnehmung steht die Vermeidung der Verantwortungsübernahme im Vordergrund.

Es entsteht eine zunehmend tiefere Verständniskluft zwischen Leitern und Mitarbeitern, was eine sinnvolle Bewältigung der anliegenden Aufgaben anlangt. Die Handlungsfähigkeit der meisten einschlägigen Dienststellen scheint selbst für die an sich bewältigbaren Aufgaben gering zu sein. Zielorientiertes, eigeninitatives Handeln der meisten Bediensteten ist erlahmt.

Diese Problematik wurde dem GTI von mir persönlich wiederholt vorgetragen, Reaktion darauf erfolgte nicht.

Dennoch wurde aus der Sorge um die Bewältigbarkeit eines LRÜ-Lfz, bes. im MatE-Bereich, dafür eingetreten, vor Einführung von komplexen Systemen die organisatorischen Voraussetzungen zu schaffen, um die gestellte Aufgabe zielorientiert erfolgreich erfüllen zu können.

Aber Warnung und konstruktive Kritik waren bis dato offensichtlich suspekt.

LÖSUNGSANSATZ:

Sofortige Bildung einer hauptamtlich tätigen Projektgruppe für die Wahrnehmung aller Aufgaben, die mit der DRAKEN-Einführung in Zusammenhang stehen.

Schaffung eines ministeriell handlungsfähigen Fachmanagements für die Beschaffung, Bewirtschaftung und Erhaltung luftfahrtspezifischen Materials und nachfolgender Reorganisation des ausführenden Bereiches (Fliegerwerften, Flugbetriebsdienst), um die schon vorhandenen personellen Ressourcen für die neue Aufgabe verfügbar machen zu können.

Rat Ing. Wagner**Ergebnisprotokoll**

über das

Arbeitsgespräch zur Bildung der Arbeitsgruppe LRUEF gemäß Erlaß vom 18. Dezember 1986, Zl. 40 637/160-4.1/86 und DZ Nr. 6/87 vom 19. Jänner 1987 des Leiters S IV

Zeit: 20. bis 22. Jänner 1987

Ort: AWT/FI (Modecenterstraße)

Teilnehmer:

| | | | | |
|-----------|------------|-------------|----------------|---|
| General | Mag. Dr. | Corrieri | Ltr S IV | zur Eröffnung |
| Divr | | Pollhammer | Ltr GrpVersStb | 1. und 3. Tag |
| Bgdr | Dipl.-Ing. | Kudera | Ltr AWT/FI | 1. Tag |
| Bgdr | Dipl.-Ing. | Münzer | Ltr AWT/PVFI | |
| Obstlt | | Handl | Kdt/ÜbwGeschw | |
| Obstlt | | Kreuzer | Kdt/FIWft2 | |
| ObstdhmtD | Dipl.-Ing. | Truxa | AWT/FI | |
| ObstdhmtD | Dipl.-Ing. | Knoll | S III/AK/Te | |
| ObstdG | | Hansen | S III/AK/G4 | |
| ObstdG | Ing. | Katter | Kdo/FIDiv | |
| Rat | Mag. | Wall | LEFM | 1. Tag |
| ObstdhmtD | Dipl.-Ing. | Klug | AWT/FI | |
| ObstdhmtD | Dipl.-Ing. | Dr. Gsodam | AWT/FI | |
| Rat | Ing. | Pollak | AWT/FI | |
| ASekr | | Haspel | N | auf Beschluß 1. Tag teilweise 2. Tag |
| Obstlt | | Stracke | LKpFIT/HVS | |
| | Mag. Ing. | Hochwartner | AG/PLAN | |
| Rat | Ing. | Wagner | AWT/FI | Moderator |

WIEN, AM 26. JÄNNER 1987

1. Situation

Die zum Einstieg in die Problematik der Einführung der LRUEF gehaltenen Vorträge vertiefen den Eindruck, daß die Projektabwicklung nicht den gewünschten Verlauf nimmt.

Es besteht allgemein Unsicherheit bei einschlägigen Entscheidungen, da der Gesamtüberblick über das Projekt fehlt.

Besondere Probleme stellen die Bereiche

- Infrastruktur (starker zeitlicher Verzug),
- Orgplan ÜbGeschwader und FIWft 2,
- technische Publikationen und
- Projektplanung und Steuerung (Kapazität und know how fehlt)

dar, sowie der Umstand, daß durch mangelhafte personelle Ausstattung ein Rückstau in der Projektabwicklung entstanden ist, der insbesondere im Hinblick auf den 1987 steigenden Projektaufwand kritische Auswirkungen zeigen wird.

Im Gremium bestand daher Einigkeit darüber, daß rasch Handlungen und Entscheidungen zur Verbesserung der herrschenden Situation getroffen werden müssen, um folgende Zielsetzungen erreichbar werden zu lassen.

Zielsetzung

Durch Gründung einer Arbeitsgruppe, welche die Agenden der bisherigen Projektbereiche 3, 4, 5 und 6 verantwortlich wahrnimmt, soll die künftige Vertragsabwicklung so gestaltet und die technisch/logistischen Voraussetzungen geschaffen werden, die einen nach

- sicherheitstechnischen,
- ökonomischen und
- umweltverträglichen

Gesichtspunkten vertretbaren, militärischen Flugbetrieb ermöglichen.

Die Initiative des Leiters der Sektionen IV wird daher sehr begrüßt. Dies umso mehr, als aus dem beiliegenden Dienstzettel Nr. 6/87 und aus den einleitenden Worten des Leiters der Sektionen IV hervorgeht, daß dieser nunmehr den Stellenwert von Logistik und Technik gemäß ihrer Bedeutung sehr hoch einschätzt und bereit ist, der Realität ins Auge zu blicken. Damit scheint die Grundlage für ein Problembewußtsein auf oberster Ebene geschaffen zu sein. Negativ wird die weitgehende Absenz der Abteilung LEFM beim Arbeitsgespräch bewertet.

Unter den Teilnehmern bestehen jedoch auch Zweifel darüber, ob nur durch eine Umstrukturierung des ohnehin bereits mit der Problematik befaßten Personals die gewünschten Fortschritte erzielt werden können. Es müßte zumindest die Hauptamtlichkeit des eingeteilten Personals möglich sein.

2. Verbesserungsansatz

Nach ausführlicher Diskussion der Problematik, wird vom Fachgremium mit großer Mehrheit folgende Struktur der Arbeitsgruppe unter den nachfolgend angeführten Randbedingungen für eine erfolgreichere Abwicklung des weiteren Projektes als unbedingt notwendig erachtet.

Als Vororientierung wurde eine Aufgabenzuordnung zu den einzelnen Teilbereichen vorgenommen, die im Falle der Konstituierung und der zu diesem Zeitpunkt bestehenden Randbedingungen entsprechend angepaßt werden müßte (diese Aufgabenzuordnung liegt beim Moderator auf).

Randbedingungen, die neben der Arbeitsgruppenorganisation für die erfolgreiche Projektabwicklung erforderlich sind:

- a) Hauptamtliches Wirken des AG-Leiters und der Teilprojektleiter;
- b) Örtliche Konzentration der Arbeitsgruppe;
- c) Schaffung der Infrastruktur und den materiellen Voraussetzungen für die Arbeitsgruppe;
- d) Zeitlich begrenzte und objektbezogene eingeschränkte Abtretung von Kompetenzen in die Arbeitsgruppe (insbesondere jene von LEFM);
- e) Eingliederung der Arbeitsgruppe in die Projektgruppe LRUEF;
- f) Bestellung des Leiters der Arbeitsgruppe für die gesamte Projektdauer.

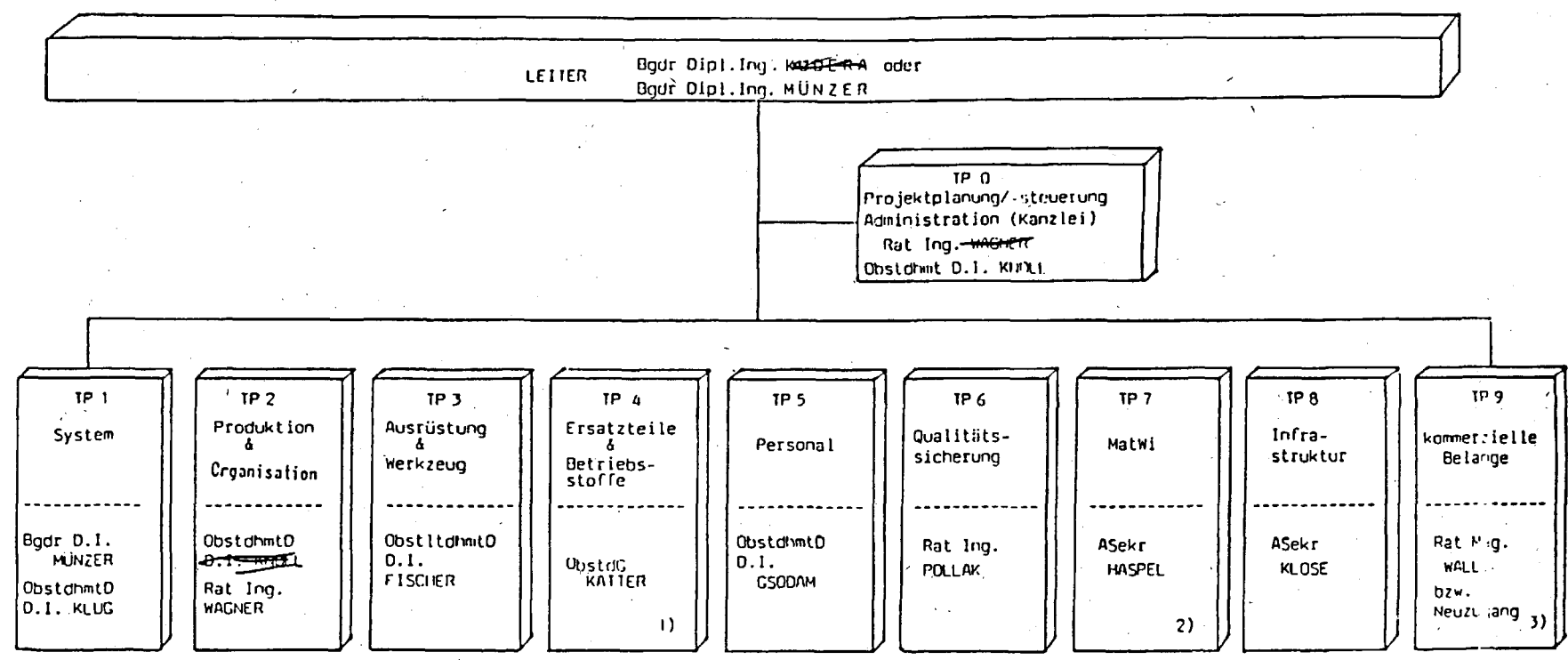
Der Vorschlag für die Besetzung der Teilprojektleiter folgte den Gesichtspunkten

- Kontinuität der Projektabwicklung,
- Qualifikation.
- Es wird zur Kenntnis genommen, daß die Abkömmlichkeit von der bisherigen Verwendung aller in Frage kommender Bediensteten nur unter Annahme einer hohen Priorität für das LRUEF-Projekt gegeben ist.

Neben den hauptamtlich eingeteilten Teilprojektleitern wurde folgende Personalbereitstellungskapazität für möglich erachtet:

- zusammen mit den Teilprojektleitern könnten im günstigsten Fall 24 Bedienstete hauptamtlich zur Verfügung stehen (13 aus der Sektion IV, 10 aus der Sektion III, 1 GTI);
- dazu können 9 Bedienstete aus der Sektion IV teilweise für die Projektabwicklung herangezogen werden;
- weiters besteht die Möglichkeit, von 8 Neuaufnahmen im Rahmen der AWT/Fl und PVFL für das Projekt LRUEF; diese sollten forciert werden, um dessen Kapazität mit allen fachlichen Einschränkungen wenigstens teilweise für die AG nutzbar machen zu können.
- Der tatsächliche Bedarf an Personalkapazität kann erst nach Vorliegen einer detaillierten Projektplanung sowie der endgültigen Aufgabenzuordnungen innerhalb der AG LRUEF angegeben werden.

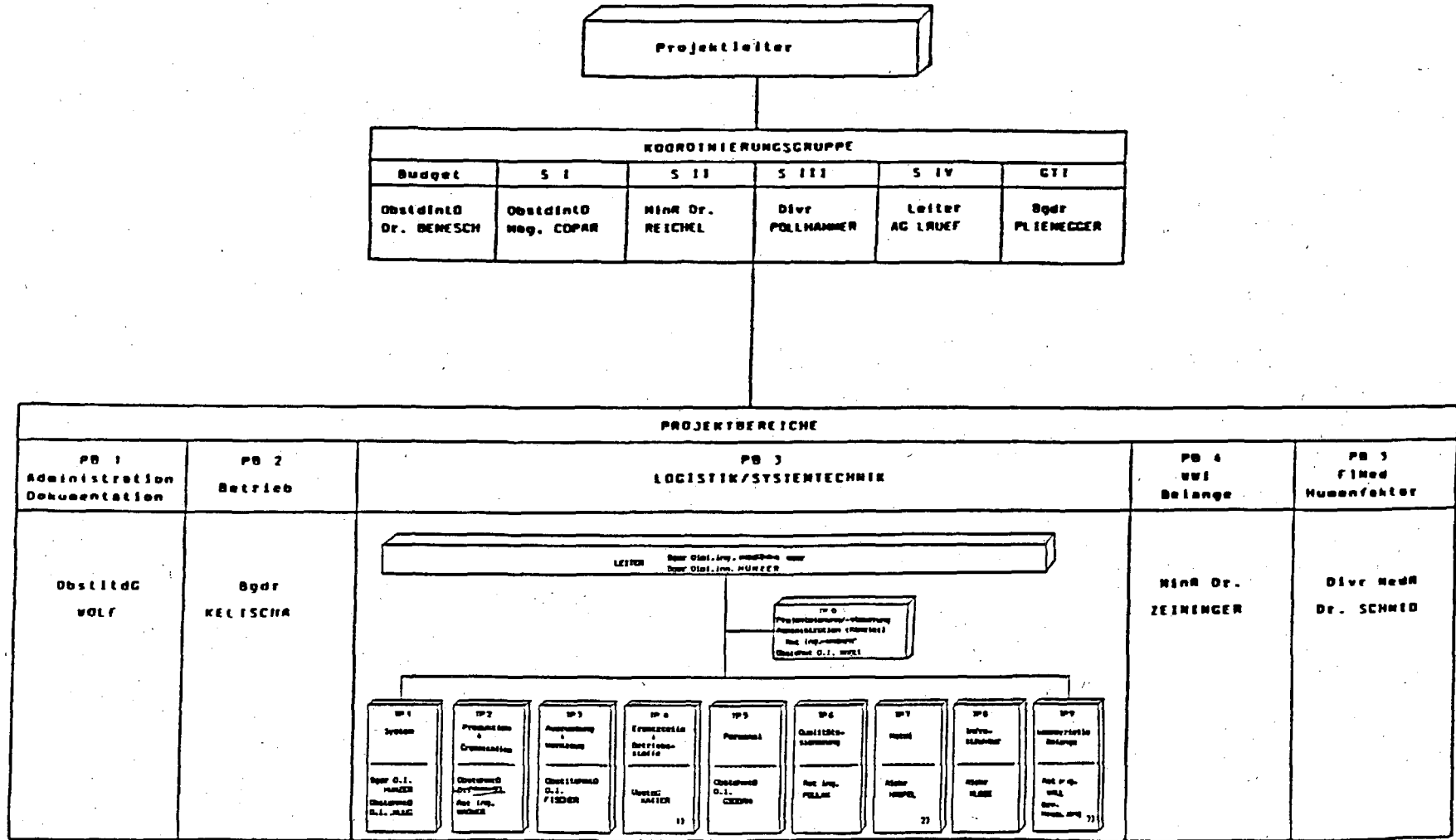
Organisation der Arbeitsgruppe und Besetzungsalternativen



TP Teilprojekt

- 1) Alternative: Zusammenlegung wenn Obstdg KATIER unüblich bzw. geeignete sonstige Besetzung nicht möglich wäre
- 2) TP 7 wird als gesondertes Teilprojekt behandelt
- 3) Die Entlastung von Rat Mag. WALL soll durch Neuzugang erreicht werden

Eingliederung der AG in die Projektgruppe



IP Teilprojekt

- 1) Alternative: Zusammenlegung wenn Obst KATIER uneinkömmlich bzw. geeignete sonstige Besetzung nicht möglich ist
- 2) IP 7 wird als gesondertes Teilprojekt behandelt
- 3) Die Inlastung von Rat Mag. WELT soll durch Neuzugang erreicht werden

3. Konsequenzen

Diese nunmehr angestrebte Struktur weicht in folgenden Belangen von den ursprünglichen Rahmenbedingungen ab (DZ Nr. 6/87 Ltr Sektion IV):

- Der Projektbereich 5 – Infrastruktur sollte in die Arbeitsgruppe integriert werden, um den Konsens mit der nunmehr zuständigen Sektion herbeizuführen.
Darüber hinaus wird ohne Einbindung eines einschlägig tätigen Bediensteten aus dem HBVA (als Wunschkandidat wurde Obstl Kurka genannt), trotz des engagierten Wirkens des ASekr Klo se, die zeitgerechte Lösung des Infrastrukturproblems für unwahrscheinlich angesehen.
Diese Maßnahme überschreitet die von der PG-Leitung (Bgdr B e r n e c k e r) bisher vorgegebenen Rahmenbedingungen.
- Die Arbeitsgruppe ist in der gewünschten Form nunmehr sektionüberschneidend zu bilden.
- Damit wird die Leitung der Arbeitsgruppe durch Bgdr Dipl.-Ing. K u d e r a bzw. Bgdr Dipl.-Ing. M ü n z e r als zweckmäßig angesehen.
- Die geforderte Hauptamtlichkeit der Teilprojektleiter bedeutet, daß die bisherige Tätigkeit durch Stellvertreter wahrgenommen werden muß bzw. die Erledigungen zurückgestellt werden müssen.

4. Weitere Vorgangsweise

Als erster Schritt ist die Genehmigung der Leiter der Sektionen S III/AK, S IV sowie GTI für die vom Fachgremium beschriebene AG LRUEF erforderlich.

In Anbetracht der aus dem Projektfortschritt erwachsenen zeitkritischen Probleme, werden die erforderlichen Genehmigungen innerhalb von 2 Wochen als notwendig erachtet.

Bei Genehmigung

- Konstituierung der Arbeitsgruppe und
- Festlegung der weiteren Vorgangsweise durch die Arbeitsgruppe

im Einvernehmen mit dem Leiter der PG-LRUEF.

Sollten die hier genannten Rahmenbedingungen nicht herstellbar sein, wird angenommen, daß die Akzeptanz und damit die Motivation zur Mitarbeit in dieser Arbeitsgruppe kaum im ausreichenden Maß vorhanden wäre, um eine wirksame Verbesserung der Projektabwicklung zu erreichen.

Negativeinflüsse bei der Implementierung der S 35 — DRAKEN in ÖSTERREICH

I.

Als besondere Belastung ist aufzuzeigen, daß seitens der politischen Führung der wehrpolitische Bereich sehr vernachlässigt wird.

Der Artikel 5 des HAAGER-Abkommens, der die Pflichten der Neutralen festlegt, wird fast in allen politischen Führungsebenen ignoriert.

Die Folge davon ist die negative Einstellung breiter Bevölkerungsteile auf alle erforderlichen Anstrengungen der Landesverteidigung im allgemeinen und die Luftraumüberwachung im besonderen.

II.

Bisher festgestellte Angriffe auf die Vorhaben der Luftraumüberwachung richten sich

- a) gegen das Lfz S 35 — DRAKEN selbst
- b) gegen erforderliche Infrastrukturmaßnahmen und
- c) gegen Stationierungsvorhaben und den zu erwartenden Betrieb.

zu a)

Gegen das Lfz S 35 — DRAKEN kommen Einwände aus aktiven Bürgerinitiativen und eine organisierte Gegnerschaft aus der steirischen ÖVP, vor allem im Hinblick auf das Alter des Gerätes, seine fliegerische Gefährlichkeit, die zu erwartende Lärmbelastigung und die angebliche Nichterfüllung der im Vertrag geforderten Leistungsdaten.

Diese organisierte Gegnerschaft wird vor allem von der steirischen Presse voll aufgegriffen und auch eigenständig ausgeweitet, wobei sich diese immer wieder auf Informationen von militärischen Insidern beruft.

Als Vertreter dieser aufgezeigten negativen Meinung haben sich mit besonderer Wirksamkeit die Offiziere Obstlt. H a a s und Obstlt. Dipl.-Ing. S c h m i d t einen Namen gemacht.

Während der aus dem Militärdienst ausgeschiedene Obstlt. Dipl.-Ing. S c h m i d t das Lfz selbst als ungeeignet bezeichnet, äußert sich Obstlt. H a a s gegenüber seinen Vorgesetzten nunmehr so, daß er persönlich nichts gegen das Fluggerät S 35 einzuwenden hätte, sondern ausschließlich beschleunigte und umfassende vorbereitende Maßnahmen fordere, die nach seiner Meinung auf der Planungsseite unzureichend wären.

Negativ wirkt sich auch aus, daß es weder eine heeresinterne Information über die bereits verifizierten Leistungsdaten des S 35 gibt, noch eine solche Information nach außen gegeben wurde.

zu b)

Die für die Implementierung erforderlichen Baumaßnahmen geraten in Zeitverzug, sodaß mit Sicherheit eine Verzögerung der Betriebsaufnahme eintreten wird.

Das vom Kdo FIR 2 als wichtigstes Kriterium gesehene Problem der Betriebsfähigkeit des Flugplatzes ZELTWEG ist ungelöst, da der Platz ohne Verlängerung der Landebahn über die derzeitigen Grundgrenzen hinaus, nur mit **höchstem Risiko**, und in jedem Fall, nur **eingeschränkt** zu betreiben wäre.

Die mit Vorvertrag erreichte Zustimmung der angrenzenden Grundbesitzer für einen Abverkauf an die Republik wird nicht genutzt und die Kaufverträge sind noch immer nicht abgeschlossen.

Da die Besitzer ihrerseits aufgrund der Ministerzusage fest mit dem Kaufabschluß rechnen konnten, haben sie selbst Vor- und Kaufverträge in der Peripherie abgeschlossen, um auf diese Weise ihre landwirtschaftlichen Betriebe ohne Einschränkungen weiterführen zu können.

Die Besitzer drängen jetzt mit großem Unmut und mit Verärgerung auf eine rasche Entscheidung, da sie selbst unter großem finanziellen Druck stehen und vereinzelt sogar Betriebsumstellungen vorgenommen haben.

Da die Verlängerung der Ausrollstrecke in ZELTWEG das wichtigste Sicherheitskriterium für den Betrieb der S 35 darstellt, sollte die Realisierung mit allen Mitteln und so rasch wie möglich durchgeführt werden.

Durch diese Maßnahme werden die An- und Abflughöhen zum Vorteil der Anrainer verändert, die Sicherheit wesentlich erhöht, und die Lärmbelastung entscheidend reduziert, da alle angrenzenden Siedlungsräume sowohl bei Start, wie auch bei der Landung in einer größeren Höhe überflogen werden.

zu c)

Die von außen kommende organisierte Gegnerschaft in der Steiermark richtet sich gegen die Stationierung aller 24 S 35 in GRAZ/THALERHOF und ZELTWEG.

Diese Einstellung wird von allen Parteien des Landes getragen und man zeigt sich nicht bereit, die Gesamtbelastung der Luftraumüberwachung ausschließlich in der Steiermark zu tragen.

Hier ist eine Übereinstimmung auch mit den Piloten des ÜbwGeschw nicht zu übersehen, die dem Betrieb des S 35 ohne gleichzeitige Verfügbarkeit einer eingeschränkten Anzahl von Trainern S 105 Ö ablehnen. Auch seitens Kdo FIR 2 wird dies als ein wesentliches Flugsicherheitsproblem gesehen und der Vorschlag eingebracht, daß man in der Neuorganisation gemischte Staffeln aufstellt und diese nach Möglichkeit auch auf mehrere, mindestens 2 Bundesländer verteilt. Die Zielvorstellung seitens Kdo FIR 2 wäre die Ausstattung jeder Staffel mit 8 S 35 und 4 S 105 Ö.

Zur Stationierung wird vorgeschlagen, je eine solche Staffel in GRAZ/THALERHOF, ZELTWEG und LINZ/HÖRSCHING zu stationieren. Dieses Modell würde die höchstmögliche Flugsicherheit garantieren und wäre auch gegenüber der landespolitischen Einstellung in der Steiermark und gegenüber der Bevölkerung insofern vertretbar, als man die Tatsache ins Treffen führen kann, daß in der Regel immer nur etwa 50% des Fluggerätes für den Flugbetrieb zur Verfügung stehen und sich die restlichen 50% in einer ständigen Instandsetzungs-Rotation befinden.

Es kann daher angenommen werden, daß sich die Bevölkerung der Räume GRAZ/THALERHOF, ZELTWEG und LINZ/HÖRSCHING mit dem aus dieser Konstellation zu erwartenden Flugbetrieb am ehesten abfinden wird.

III.

Die Anliegen des Betriebspersonals (Piloten und Techniker) sind allen Führungsebenen bis in die Details bekannt und werden daher in diesem Arbeitspapier nicht mehr angeführt. Aufgezeigt wird jedoch, daß nach Ansicht Kdt/FIR 2, eine **reibungslose** Implementierung des LRÜ-Flugzeuges S 35 nur unter Mitwirkung aller bisherigen Kommandanten und Piloten (auch die älteren Düsenpiloten eingeschlossen) möglich erscheint. Jede radikale Personalrochade würde sich negativ auf das ÜbwGeschw auswirken und die schon gegebene Demotivation noch verstärken.

IV.

Die Primärüberlegungen sind:

1. Die vorgeschlagene Dislozierung erscheint auch aus taktischen Überlegungen sinnvoll. Sie ergibt eine bessere Abfangsymmetrie und deckt die beiden getrennten Wettergebiete (nördl. und südl. der Alpen) auch bei Schlechtwetterverhältnissen ab.
2. Die Abstützung auf 3 Mil-Flugplätze mit allen Bodeneinrichtungen ist mit Sicherheit die beste Basis für den Flugeinsatzplan.
3. Die Piloten können in ihren derzeitigen Lebensräumen verbleiben. Sie haben im **gemischten** Verband die angestrebte Existenzsicherheit und die besten fliegerischen Voraussetzungen für eine **sichere** Durchführung des LRÜ-Dienstes.
4. Dieser Vorschlag wird von allen Verantwortungsträgern der Durchführungsebene, von der Staffel bis zum Regimentskommando, und von allen Piloten des ÜbwGeschw als die bestmögliche Lösung angesehen. Er gewährleistet die uneingeschränkte Mitarbeit des fliegenden Verbandes, und die angestrebte Verwirklichung wäre die stärkste und wirksamste Motivation für die Auftrags Erfüllung.
5. Da der letzte Beschluß der steirischen Landesregierung über die Ablehnung der Luftraumüberwachung nicht als endgültig angenommen werden kann, könnte der aufgezeigte Vorschlag des FIR 2 einen möglichen Kompromiß darstellen, da der Grundgedanke eine **optimale Verteilung der Belastungen** und die größtmögliche **Betriebssicherheit** im LRÜ-Dienst anstrebt.

Der Regimentskommandant:

Eitner, Bgdr

257 der Beilagen

57

Beilage 11

KREUZER Wolfgang, Obstlt
Kommandant der Fliegerwerft 2
PersNr.: 3593 180740
8740 ZELTWEG

ZELTWEG, 3. April 1987

Heereszeuganstalt GRAZ —
Bewerbung

Bez: Erl. 23.402/592-2.8/87 v. 24. Feber 1987

An das
Bundesministerium für Landesverteidigung
Personalabteilung D

Engerthstraße 226
1020 Wien

Gemäß Erl. 23.402/592-2.8/87 v. 24. Feber 1987 (VBl 11. Folge/Jahrgang 1987) bewerbe ich mich für die Funktion des Kommandanten der HZA GRAZ und führe hiezu als persönliche Voraussetzungen an:

1. Das öffentlich-rechtliche Dienstverhältnis in der Verwendungsgruppe H2 besteht seit 1. Oktober 1964.
2. In meiner militärischen Laufbahn habe ich alle Kurse einschließlich des Truppenkommandantenkurses mit Erfolg abgeschlossen.
3. Als Offizier war ich seit 1966 ausschließlich in Kommandantenfunktionen im fliegertechnischen Dienst, als Kommandant einer technischen Kompanie, als Betriebsleiter einer flugtechnischen Abteilung und seit 1978 als Kommandant der Fliegerwerft 2 eingesetzt. Die jeweiligen Gesamtbeurteilungen lauteten bis 1975 auf „sehr gut“ und ab 1976 auf „ausgezeichnet“. Die derzeitige Leistungsfeststellung ist „überdurchschnittlich“.
4. Bis zur laufenden Implementierung des Lfz-Systems SAAB 35 Ö habe ich maßgeblich an der Entwicklung und Einführung von Versorgungsvorgängen in der Materialerhaltung von luftfahrtspezifischem Gerät mitgearbeitet.
Diese Abläufe sind gekennzeichnet von kleinen Stückzahlen, langen Lieferfristen und besonders hohen Kosten und erfordern daher ein hohes Maß an betriebswirtschaftlichen Kenntnissen im militärischen und zivilen Bereich.
5. Für die Erfüllung der von meinem Dienstposten geforderten Aufgaben sind umfangreiche technische Fachkenntnisse erforderlich. Zwar fehlt mir ein HTL-Abschluß, in meiner Ausbildung zum technischen Offizier habe ich jedoch an der HF ST (HVS) eine spezielle Ausbildung in den techn. Fächern absolviert. Eine Vielzahl von berufsbegleitenden Ausbildungen im In- und Ausland haben mich in die Lage versetzt, meinen dienstlichen Aufträgen voll nachzukommen. Die Vielfalt in der Luftfahrttechnik verlangt ein Fachwissen auf fast allen Gebieten und verlangt zusätzlich eine permanente Anpassung an den neuesten Stand der Technik.
6. Die Fliegerwerft 2 hat maßgeblich bei der Erprobung und Implementierung moderner Ablaufverfahren in der Materialerhaltung von luftfahrtspezifischem Gerät mitgewirkt. Der Aufbau der Arbeitsvorbereitung in Fliegerwerften, die EDV-gestützte Flugstundensteuerung der FIDiv, die Erstellung von arbeitsgerechten Wartungsunterlagen, die Planung und rationelle Durchführung von Wartungsereignissen an Luftfahrzeugen und Umlaufteilen und die rechtzeitige Kapazitätsplanung von Personal und Material ist seit 1976 unter meiner wesentlichen Mitarbeit und Anleitung durchgeführt worden. Daß der heutige gute Stand bei diesen Ablaufverfahren erreicht wurde, ist weitgehendst dem Improvisationsvermögen aller Funktionsträger zuzuschreiben, wenn man bedenkt, daß weder die erforderliche Aufbauorganisation noch die Infrastruktur zur Erfüllung dieser Aufgaben zur Verfügung standen.
7. Der Aufgabenbereich einer Fliegerwerft beinhaltet alle Maßnahmen der Materialerhaltung nicht nur unter Berücksichtigung der Erfordernisse der uneingeschränkten Erhaltung der Flugsicherheit, sondern auch in Hinblick auf eine wirtschaftliche Betriebsführung.
Dieser Grundsatz wurde durch eine langfristige Materialdisposition, durch die Einführung von Verfahren der Arbeitssteuerung und nicht zuletzt einer in Ansätzen vorhandenen Kostenrechnung sichergestellt.

58

257 der Beilagen

8. Die volle körperliche Leistungsfähigkeit ist gegeben. Neben den militärischen Grundvoraussetzungen kann ich auf die laufende ärztliche Kontrolle im Rahmen des fliegerischen Funktionsdienstes verweisen. Außerdem betreibe ich nach wie vor Leistungssport.

Aus den obenangeführten Gründen bin ich überzeugt, die Funktion eines Kommandanten der HZA GRAZ erfüllen zu können. Ich würde mit bestem Wissen und Gewissen an die neue Aufgabe herangehen und ich bin sicher, daß es mir gelingen wird auf Grund meiner Ausbildung und dienstlichen Erfahrung die HZA GRAZ zu führen.

Als Kommandant der Fliegerwerft 2 konnte ich in den letzten Jahren vieles mitgestalten und realisieren. Im Hinblick auf die zu erwartenden Aufgaben im Zusammenhang mit der Einführung des Lfz-Systemes SAAB 35 Ö sehe ich große Probleme auf die Fliegerwerft 2 zukommen, die nach meiner Erfahrung und meinem derzeitigen Informationsstand nicht zu lösen sind. Der Zeitverzug bei der Errichtung der neuen Werft, die Schaffung der personellen und materiellen Voraussetzungen für die Aufnahme des neuen Lfz-Systemes sind nicht mehr rechtzeitig zu bewältigen.

Mitentscheidend für meine Bewerbung ist die Tatsache, daß meine Frau Grazerin ist, meine beiden Söhne in den nächsten Jahren einen Studienplatz benötigen und ich bereits 10 Jahre in GRAZ gelebt habe und daher auch privat in GRAZ einen Wohnsitz wieder anstrebe:

1 Paßbild

Der Kommandant der Fliegerwerft 2:

Kreuzer Wolfgang, Obstlt

Beilage 12

Obstlt WAGNER Hermann
Kdo FIR 2

ZELTWEG, 26 05 87

An den
Leiter der Projektgruppe LRÜ
Herrn Bgdr BERNECKER

a. d. D.

Am 18.03.86 wurde ich nach meiner grundsätzlichen Bereitschaft zur 35-Ausbildung befragt und habe diese Frage bejaht. Insbesondere durch meine Tätigkeit in der Kommission zur Untersuchung des tödlichen Flugunfalles von Hptm Wolf habe ich jedoch viele und für mich schwerwiegende Gründe gefunden, meine Situation zu überdenken. Nach reiflicher Überlegung habe ich mich entschlossen, nicht an der 35-Ausbildung teilzunehmen und begründe dies wie folgt:

Ich war und bin (durch die Unfalluntersuchung erneut bestärkt) der Überzeugung, daß ein Pilot zwar bis etwa zu seinem fünfzigsten Lebensjahr auf einem Höchstleistungsflug fliegen kann, eine Umschulung über 40 Jahre aber militärisch gesehen wertlos und sowohl physiologisch als auch psychologisch schwierig ist. Ein „Umsteigen“ von einem auf ein anderes vergleichbares System wäre noch vertretbar. So schult die schwedische Luftwaffe zB Lansen- und Viggenpiloten auf DRAKEN um. Der Einstieg in diese fliegerische Leistungsstufe aber von einem Schulflugzeug her muß wesentlich jüngeren Piloten vorbehalten bleiben.

Es gibt eine Vielzahl von Randbedingungen, die die erfolversprechende, effiziente und sichere Verwendung von Kampfflugzeugen begleiten muß. Wir alle kennen diese Dinge aus eigener Erfahrung im In- und Ausland und aus Fachliteratur. Sie müssen aber vor Beginn, nicht im Laufe der Zeit erfüllt sein, um ihre gewünschte Wirkung zu erreichen. Die aus meiner Sicht interessantesten habe ich bereits 1985 anlässlich des Besuches der schwedischen StaKdtGrpe in ÖSTERREICH zusammengefaßt und gemeldet (siehe Beilage).

Das Wissen um den enormen Druck, insbesondere in der Anfangsphase der 35-Ausbildung (aus der letztlich auch die zwei erfahrensten von den ersten drei Piloten ausgeschieden sind) und die mangelnden Zeichen für eine zeitgerechte und konsequente Schaffung dieser Randbedingungen sind ein wesentlicher Faktor meines Entschlusses.

Eine dieser Randbedingungen erscheint mir besonderer Erwähnung wert: Es ist keinerlei Vorsorge erkennbar, die einen Piloten nach kurzer Zeit (drei bis fünf Jahren) ein wie auch immer begründetes Ausscheiden aus der 35-Fliegerei ohne Nachteile (Dienstort, Dienstpostenwertigkeit) ermöglicht. Was erwartet einen mehr als 50 Jahre alten Oberstleutnant, der nicht mehr fliegen darf, kann oder will?

Schließlich muß ich noch eine Reihe von Fakten miterwägen, die meine Person betreffen. Ursprünglich wurde mir von mehreren Seiten erklärt, ich sei für die 35-Ausbildung nicht vorgesehen. Es gab zwar keine Begründung hierfür, ich habe diese Entscheidung aber akzeptiert. Nachdem nun von den ersten sechs entsandten Piloten bereits 50% ausgefallen sind, werde ich plötzlich gefragt, ob ich will. Ich sehe mich wieder einmal in der Rolle des Lückenbüßers, die ich aus den Jahren 1983/84 in sehr unangenehmer Erinnerung habe. Die Vorzeichen sind erstaunlich ident: Aus Mangel an Bewerbern für einen Kursplatz wird ein Freiwilliger gesucht (obwohl eigentlich jemand anderer vorgesehen war, die Ausbildung aber abgelehnt hat). Ich erkläre mich bereit, melde aber sofort, daß diese Bereitschaft sich nur auf die Ausbildung, nicht aber auf eine allenfalls damit verbundene Versetzung oder Verwendungsänderung beziehe. Nachdem ich einen viermonatigen Kurs im Ausland mit ausgezeichnetem Erfolg und als Kursbester absolviert habe, komme ich zurück und muß zur Kenntnis nehmen: Meine Bereitschaft bringt mir

1. einen niedrigwertigen Dienstposten, obwohl ich eine Versetzung weder gewünscht noch ihr ursprünglich zugestimmt habe

2. üble Nachrede, denn bei der Suche nach möglichen DRAKEN-Piloten wird der Herr Armeekommandant bezüglich meiner Person dahin gehend informiert, daß ich wegen Nichteignung von meinem vorherigen Dienstposten „abgelöst“ wurde und auch in meiner neuen Funktion „bestenfalls durchschnittlich“ geeignet sei. Dies, obwohl ich seit Jahren von meinen Kommandanten eine überdurchschnittliche Leistungsfeststellung habe.

60

257 der Beilagen

Wie 1984 erscheint mir auch diesmal die Möglichkeit, meinen Dienstposten für eine bestimmte Person freizubekommen, wesentliches Motiv für all diese Aktivitäten.

Würde ich in das Überwachungsgeschwader gehen, so würde ich dort FSO werden. Für diesen Dienstposten war jedoch seit längerem ein anderer Offizier vorgesehen, der deswegen auch den viermonatigen Kurs in den USA besuchte. Er ist nach jüngster Information als S 3 vorgesehen. Wieder einmal würde meine Laufbahn zugunsten eines ehemaligen Unteroffiziers mit offensichtlich besseren Beziehungen verschlechtert werden.

All dem steht kein einziger nennenswerter Vorteil gegenüber. Da ich also weder dienstliche noch persönliche Verbesserung erzielen kann und zusätzlich als FSO der Meinung bin, daß die Umschulung von Piloten meines Alters ein Sicherheitsrisiko darstellt, ist dies der für mich einzig vertretbare Entschluß. Nicht zuletzt hoffe ich, durch mein Beispiel alle in Frage kommenden Piloten zu einer reiflichen Überlegung zu veranlassen und das mir als FSO entgegengebrachte Vertrauen der jungen Piloten zu meinen oft sehr kritischen Beurteilungen zu festigen.

Wagner, Obstlt