

## 1644 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates XIII. GP

# Bericht

## des parlamentarischen Untersuchungsausschusses

### zur Prüfung aller Vorkommnisse im Zusammenhang mit Flugzeugankäufen des Bundesheeres

Der Untersuchungsausschuß zur Prüfung aller Vorkommnisse im Zusammenhang mit Flugzeugankäufen des Bundesheeres legt den nachfolgenden Bericht über das Ergebnis seiner Tätigkeit auf Grund einer einstimmigen Beschlußfassung vor. Soweit Feststellungen nicht einvernehmlich getroffen worden sind, wird an der betreffenden Stelle ausdrücklich darauf hingewiesen.

#### A. MANDAT UND VERFAHREN DES UNTERSUCHUNGS-AUSSCHUSSES

1. Der Nationalrat hat in der 31. Sitzung der XII. GP am 14. Jänner 1971 auf Antrag der Abgeordneten Dr. Koren und Genossen (51/A-II-682 der Beilagen) einen Untersuchungsausschuß zur Prüfung aller Vorkommnisse im Zusammenhang mit Flugzeugankäufen des Bundesheeres eingesetzt. Diesem Ausschuß gehörten von der SPÖ die Abgeordneten L a n c, M o n d l, S c h i e d e r und T r o l l, von der ÖVP die Abgeordneten Dr. B l e n k, D D r. K ö n i g, Dr. K r a n z l m a y r und L a n d m a n n sowie von der FPÖ der Abgeordnete Z e i l l i n g e r an. Zum Vorsitzenden wurde Abgeordneter Z e i l l i n g e r, zum 1. Vorsitzenden-Stellvertreter Abgeordneter M o n d l und zum 2. Vorsitzenden-Stellvertreter Abgeordneter D o k t o r K r a n z l m a y r gewählt.

Als ständige Experten wurden herangezogen von der SPÖ Ministerialrat Dr. F i s c h e r, von der ÖVP Dr. Z ö g e r n i t z und von der FPÖ Herr G r a u s a m.

Dieser Untersuchungsausschuß hat in der XII. Gesetzgebungsperiode zwölf zumeist ganztägige Sitzungen, und zwar am 3. Feber, am 18. Feber, am 16. März, am 30. März, am 14. April, am 28. April, am 25. Mai, am 26. Mai, am 14. Juni, am 17. Juni, am 22. Juni und am

24. Juni 1971 abgehalten, konnte aber infolge der vorzeitigen Beendigung der XII. Gesetzgebungsperiode einen abschließenden Untersuchungsbericht an das Plenum des Nationalrates nicht mehr erstatten.

Zu Beginn seiner Arbeit beschloß der Untersuchungsausschuß, seine Verhandlungen vertraulich zu führen. Weiters wurde beschlossen, bei den vom Untersuchungsausschuß zu vernehmenden Beamten des öffentlichen Dienstes die zuständigen Dienstbehörden um die Entbindung von der Amtsverschwiegenheit zu ersuchen. Diese Entbindung ist in allen Fällen erfolgt. Man kam ferner überein, die Öffentlichkeit über die Sitzungen des Untersuchungsausschusses durch offizielle Kommuniqués zu informieren.

2. In der zweiten Sitzung des Nationalrates der laufenden Gesetzgebungsperiode haben die Abgeordneten M o n d l und Genossen am 5. November 1971 den Antrag auf Fortsetzung der Arbeiten des Untersuchungsausschusses zur Prüfung aller Vorkommnisse im Zusammenhang mit Flugzeugankäufen des Bundesheeres eingebracht (1/A-II-3 der Beilagen).

Der Nationalrat hat in der 21. Sitzung am 21. Jänner 1972 beschlossen, einen zehngliedrigen Untersuchungsausschuß zur Prüfung aller Vorkommnisse im Zusammenhang mit Flugzeugankäufen des Bundesheeres einzusetzen.

3. Diesem Untersuchungsausschuß gehörten von der SPÖ die Abgeordneten L a n c, M o n d l, S c h i e d e r, T r o l l und Dr. T u l l, von der ÖVP die Abgeordneten Dr. B l e n k, D D r. K ö n i g, K o l l e r und Dr. K r a n z l m a y r sowie von der FPÖ der Abgeordnete Z e i l l i n g e r an. Der Untersuchungsausschuß konstituierte sich am 15. März 1972. Zum Vorsitzenden wurde Abgeordneter Z e i l l i n g e r, zum 1. Vorsitzenden-Stellvertreter Abgeordneter M o n d l und zum 2. Vorsitzenden-Stellvertreter Abgeordneter Dr. K r a n z l m a y r gewählt.

Nach dem Ableben von Dr. Kranzlmayr wurde an dessen Stelle der Abgeordnete Vetter in den Untersuchungsausschuß entsandt. Zum 2. Obmann-Stellvertreter wurde Abgeordneter DDr. König gewählt. An die Stelle des Abgeordneten Lanc trat nach seiner Ernennung zum Bundesminister für Verkehr zunächst Abgeordneter Dr. Gradenegger, der im November 1974 durch Abgeordneten Treichl ersetzt wurde. Für Abgeordneten Schieder wurde nach seiner Mandatsniederlegung Abgeordneter Kittl nominiert.

Zu Beginn der Arbeiten beschloß der Ausschuß, seine Verhandlungen vertraulich zu führen, wie dies auch bereits in der XII. Gesetzgebungsperiode beschlossen worden war. Des weiteren wurde beschlossen, den Präsidenten des Nationalrates zu ersuchen, alle Protokolle, Akten und sonstigen Unterlagen aus der XII. Gesetzgebungsperiode den Mitgliedern des Untersuchungsausschusses zugänglich zu machen.

Der Untersuchungsausschuß ist am 15. März, am 7. April und am 2. Mai 1972, am 8. Mai, am 22. Mai, am 5. Juni, am 27. Juni und am 2. Juli 1973, am 14. November und am 26. November 1974 sowie am 17. Jänner, am 7. Feber, am 21. Feber, am 5. März, am 6. März, am 14. März, am 9. April, am 30. April, am 14. Mai, am 28. Mai, am 30. Mai und am 4. Juni 1975 zusammengetreten.

Zur Ausarbeitung des Berichtes wurde ein Redaktionskomitee eingesetzt, dem die Abgeordneten Zeillinger, Mondl und DDr. König, die Experten Dr. Fischer, Dr. Zögernitz und Grausam und seitens der Parlamentsdirektion Parlamentsvize-direktor Dr. Ruckser angehörten.

4. Vom Untersuchungsausschuß wurden als Zeugen zum Teil auch mehrmals vernommen:

Major des Generalstabs Peter Erik Czak, seinerzeit Generalstabsabteilung im Generaltruppeninspektorat des Bundesministeriums für Landesverteidigung;

General des Intendantdienstes Dr. Franz Zobel, Leiter der Sektion V des Bundesministeriums für Landesverteidigung;

Generalmajor des höheren militärtechnischen Dienstes Dipl.-Ing. Walter Mühlbacher, Leiter der Abteilung Flugwesen des Amtes für Wehrtechnik im Bundesministerium für Landesverteidigung;

Oberstleutnant-Intendant Dr. Josef Seyfried, stellvertretender Leiter der Einkaufsabteilung A der Sektion V des Bundesministeriums für Landesverteidigung;

Oberst-Intendant Dkfm. Fritz Kanitzer, Leiter der Einkaufsabteilung A der Sektion V des Bundesministeriums für Landesverteidigung;

Johann Apenzeller, Firmeninhaber, Wien, Vertreter der Firma United Aircraft in Österreich;

Hugo Hild, Bankier und Kaufmann, Wien, Vertreter von französischen Flugzeugfirmen in Österreich;

Dipl.-Ing. Kurt Prochazka, Angestellter der Firma Hugo Hild;

Ing. Hans Drescher, Firmeninhaber, Wien, Vertreter der Firmen Agusta, Douglas und Bell für Österreich;

Oberstleutnant Gustav Golja, Flugsicherheitsoffizier beim Fliegerbrigadekommando in Langenlebarn;

Oberstleutnant Johann Kollowrat, Kommandant des III. Geschwaders des Fliegerregiments 1 in Langenlebarn;

Brigadier Gustav Hauck, Fliegerinspektor im Generaltruppeninspektorat des Bundesministeriums für Landesverteidigung;

Brigadier-Intendant Dkfm. Franz Manzenreither, Leiter der Gruppe Einkauf der Sektion V des Bundesministeriums für Landesverteidigung;

Oberst des Generalstabs Erich Hügél, Leiter der Abteilung Luftzeuggerät der Sektion IV des Bundesministeriums für Landesverteidigung;

Heereschefingenieur Ministerialrat Dipl.-Ing. Norbert Biely, Bundesministerium für Landesverteidigung;

General der Infanterie Otto Seitz, Leiter der Sektion III im Bundesministerium für Landesverteidigung;

Brigadier Anton Mader, stellvertretender Befehlshaber des Kommandos der Luftstreitkräfte;

Bundesminister a. D. Dr. Georg Prader; Oberst des Generalstabs Ernst Maerker, ehemaliger Adjutant des Bundesministers Dr. Prader;

Oberst des Generalstabs Wilhelm Kuntner, Bundesministerium für Landesverteidigung;

General der Infanterie i. R. Erwin Fussenegger, ehemaliger Generaltruppeninspektor.

Die angeführten Amtstitel und Funktionsbezeichnungen beziehen sich auf den Zeitpunkt der Einvernahme der Zeugen vor dem Untersuchungsausschuß.

Über die Sitzungen des Untersuchungsausschusses wurden stenographische Wort- und Beschlußprotokolle angefertigt, die in beiden Gesetzgebungsperioden zusammen einen Umfang von 898 Seiten (XII. GP 815 Seiten, XIII. GP 83 Seiten) erreichten.

Beweismaterial wurde vom Bundesministerium für Landesverteidigung, vom Bundesministerium für Finanzen, vom Bundeskanzleramt, vom ORF sowie von Privatfirmen und Privatpersonen angefordert. Allein der Umfang des dem Ausschuss vorliegenden Beweismaterials des Bundesministeriums für Landesverteidigung betrug 626 Geschäftsstücke bzw. sonstige Vorgänge mit insgesamt zirka 7800 Seiten, davon 27 Geheimakten mit zirka 800 Seiten.

Der Untersuchungsausschuss kam zur Auffassung, daß eine Veröffentlichung der gesamten Protokolle und des ihm zur Verfügung stehenden Beweismaterials im Interesse der Landesverteidigung grundsätzlich nicht in Betracht kommt. Alle wesentlichen Zeugenaussagen sind jedoch im Abschnitt B dieses Berichtes angeführt. Wünsche von Ausschussmitgliedern, bestimmtes Beweismaterial in den Ausschussbericht aufzunehmen, wurden in jedem Fall erfüllt.

## B. UNTERSUCHUNGSERGEBNISSE

Im Sinne der dem Untersuchungsausschuss gestellten Aufgabe, alle Vorkommnisse im Zusammenhang mit Flugzeugankäufen des Bundesheeres zu überprüfen, hat der Untersuchungsausschuss seine Untersuchungen im besonderen auf folgende Fragenkomplexe erstreckt:

1. Angebliche Zuwendungen an politische Parteien, Militärpersonen oder andere Personen
2. Ankauf von SAAB-Flugzeugen der Type 105 O (erste und zweite Anschaffung)
3. Ankauf von Hubschraubern
4. Wartung der Flugzeuge sowie
5. sonstige grundsätzliche Fragen, wie z. B. Anschaffung von Abfangjägern, Vorgänge bei Heereskäufen, Kontakte von Politikern und Militärpersonen mit Flugzeugfirmen, Dienst- und Studienreisen im Zusammenhang mit der Anschaffung von Waffen und Heeresgerät, Waffenübungen von Heereslieferanten.

### 1. Angebliche Zuwendungen

#### a) An politische Parteien

Im Österreichischen Rundfunk („Abendjournal“ vom 12. Dezember 1970) wurde ein Beitrag über eine Diskussion des Bundeskanzlers mit Jugendvertretern über Fragen der Landesverteidigung gebracht. In dieser Sendung wurde über die Behauptung eines Diskutanten berichtet, wonach die Parteien für den Ankauf schwedischer SAAB-Düsenjäger fünf Millionen Schilling erhalten hätten. Bei diesem Diskutanten handelte es sich um den seinerzeitigen Hauptmann und nunmehrigen Major des Generalstabs Peter Erik Czak.

Vom Untersuchungsausschuss zu diesem Thema vernommen, erklärte Czak, daß er im Zuge einer

emotionell geladenen Wechselrede von einem Gerücht gesprochen habe, wonach im Zusammenhang mit dem Ankauf der SAAB-Flugzeuge angeblich fünf Millionen Schilling in die Parteikassen der Großparteien geflossen seien. Er betonte dabei mehrmals, daß es sich hierbei um ein Gerücht gehandelt habe, und erklärte außerdem, nie von politischer Korruption gesprochen zu haben. Czak konnte jedoch weder über die Entstehung des Gerüchtes etwas aussagen noch irgend jemanden nennen, der ihm über das Gerücht etwas erzählt hatte.

Auf die dezidierte Frage, ob ihm außer dem Gerücht über irgendwelche Zuwendungen an irgendeine politische Partei etwas bekannt sei, antwortete Czak: „Nein, konkret habe ich keinen Beweis für solche Zuwendungen.“

Auch der ehemalige Generaltruppeninspektor General i. R. Fussenegger sagte, daß dieses Gerücht seit 1956 dauernd im Ministerium herumgegangen sei, daß ihm aber keiner einen Beweis erbringen habe können.

Der Leiter der Abteilung des Amtes für Wehrtechnik im Bundesministerium für Landesverteidigung Generalmajor Dipl.-Ing. Mühlbacher sagte zu diesem Thema, von den Schweden nie auch nur das Geringste gehört zu haben, daß an sie je das Ansinnen gestellt worden sei, etwas zu bezahlen oder daß sie etwas bezahlt hätten.

Auch der Leiter der Abteilung Luftzeuggerät im Bundesministerium für Landesverteidigung Oberst Hügel sowie General Seitz, Leiter der Sektion III im Bundesministerium für Landesverteidigung, haben Fragen, ob ihnen etwas darüber bekannt sei, daß im Zusammenhang mit Flugzeugkäufen Parteispenden gegeben worden seien, verneint. General Seitz erklärte darüber hinaus, nie etwas davon gehört zu haben.

Bundesminister a. D. Dr. Prader erklärte auf Befragen, daß er Firmenvertretern, die ihm ein Angebot auf eine Subvention für eine politische Partei gemacht hätten, sofort die Tür gewiesen hätte. In gleicher Weise verneinte er auch die Frage, ob Firmen, die im Zusammenhang mit Flugzeugkäufen mit Gegengeschäften betraut wurden, aus Dankbarkeit für diese Geschäfte an politische Parteien Gelder oder Subventionen gegeben hätten. Auch eine Zusatzfrage, ob Firmen allenfalls Offizieren oder Generälen solche Angebote gemacht hätten, verneinte der Zeuge mit dem Bemerkens: „Nein, davon hätten mir die Herren sicherlich Mitteilung gemacht.“

Zusammenfassend gelangt der Untersuchungsausschuss zu folgender Feststellung:

Das Gerücht, wonach im Zusammenhang mit Flugzeugankäufen politischen Parteien Geldbeträge zugeflossen seien, ist durch das Untersuchungsergebnis widerlegt worden.

b) An Militärpersonen oder  
andere Personen

Der Ausschuss führte seine Untersuchungen auch in der Richtung, ob im Zusammenhang mit der Anschaffung von Heeresgerät allenfalls Zuwendungen an Militärpersonen oder andere Personen gemacht wurden.

Major Czak erklärte hiezu, daß er Erzählungen von Offizieren über Provisionsangebote, die ihnen im Ausland gemacht worden seien, gehört habe. So sei ihm bekannt, daß ein Offizier, der vor Jahren anlässlich einer Auslandsreise ein Gerät besichtigt habe, obwohl er für den Ankauf oder die Beschaffung dieses Gerätes nicht zuständig gewesen sei, gefragt wurde, wieviel Prozent man, sollte es zu einem Geschäftsabschluß kommen, beim ersten Angebot aufschlagen solle. Der Offizier habe diese Frage aber nicht verstanden. Daraufhin habe ihm der Gesprächspartner deutlicher gesagt, es sei so üblich, daß je nach Land zwischen 10 und 20 Prozent auf die Angebote über den tatsächlichen Preis des Gerätes aufgeschlagen würden. Bei diesem Offizier handelte es sich um den Oberst des Generalstabs Kuntner.

Darüber befragt, ob ihm im Zusammenhang mit einer Auslandsreise eine Provision oder eine Zuwendung angeboten worden sei für den Fall, daß er ein günstiges Urteil über eine bestimmte Marke abgeben werde, sagte Kuntner aus, am Ende der fünfziger Jahre zur Besichtigung eines Centurion-Panzers und eines optischen Gerätes in England gewesen zu sein. Auf seine Bemerkung, er könnte sich vorstellen, daß das österreichische Bundesheer an diesem Gerät Interesse habe, wobei er betonte, daß er aber weder Einkäufer noch Unterhändler sei, fragte ihn der Händler, wieviel Prozent er beim Angebot zuschlagen solle. Auf seine Entgegnung, das nicht zu verstehen, meinte der Händler: Außereuropäische Einkäufer sagen uns immer, wir mögen soundso viele Prozent für den Einkäufer aufschlagen. Daraufhin machte Kuntner den Händler aufmerksam, daß er aus Mitteleuropa komme und kein Einkäufer sei; damit sei das Problem für ihn erledigt gewesen. Er wäre damals und sei auch heute nicht im Waffengeschäft tätig und habe die Äußerung des Händlers überhaupt nicht ernst genommen.

Oberstleutnant Kollowrat erklärte auf Befragen, daß ihm von Flugzeughändlern oder -verkäufern nie persönliche Geschenke angeboten worden seien.

Oberstleutnant-Intendant Dr. Seyfried, Oberst-Intendant Dkfm. Kanitzer und General Seitz erklärten zu diesem Thema, daß sie nie Provisionsangebote oder Geschenke — abgesehen von den üblichen kleinen Werbegeschenken, wie z. B. Kalender, Kugelschreiber u. ä. — erhalten

hätten. Es sei ihnen auch nicht bekannt, daß anderen Personen solche Angebote gemacht worden seien.

Minister a. D. Dr. Prader erklärte zu der Aussage, daß einem höheren Militär Provisionen angeboten worden seien, daß ihm davon nichts gemeldet worden sei. Grundsätzlich müsse er sagen, daß gerade im Waffengeschäft ein internationaler Firmenkampf tobe, der an Methoden erinnere, wie man sie nur vom Wilden Westen her kenne. Es sei unglaublich, was sich auf diesem Gebiet abgespielt habe. Als Minister habe er des öfteren um Gutachten gebeten. Kaum aber hätten die Konkurrenzfirmen von einem Gutachten erfahren, sei eine Kampagne gegen den Gutachter begonnen worden. Das habe schließlich dazu geführt, daß Prader von den Technikern fast keine Gutachten mehr bekommen habe. Deswegen habe er die Waffen- und Gerätekommission gegründet, um diese Entscheidungen in die Anonymität zu bringen. Da hat man schwer sagen können, die ganze Kommission sei bestochen gewesen.

General Fussenegger antwortete auf die Frage, ob er gehört habe oder ihm mitgeteilt worden sei, daß irgendeinem Angehörigen des Bundesheeres im Zusammenhang mit Flugzeugankäufen Angebote in Form von Geld oder Geschenken gemacht worden seien:

„Ein- oder zweimal hat man mir davon erzählt. Daraufhin habe ich ein Protokoll aufnehmen lassen wollen. Dann haben alle gesagt, nein, das habe ich nicht so gemeint.“

Er habe den Betreffenden hinausgeworfen und gesagt, er solle nicht verleumden.

Auf die ausdrückliche Frage, ob er sich daran erinnere, von wem die Rede gewesen sei, erklärte er:

„Alle Herren, die im Einkauf tätig waren, waren bei gewissen Leuten grundsätzlich verdächtig. Es gibt Schmutzfinke, die glauben, wenn einer im Einkauf tätig ist, hat er die Hand offen. Ich bin aber überzeugt, daß die meisten eine saubere Weste haben. Daher muß man sie decken. Ich habe mir solche grundlose Beschuldigungen verbeten und gesagt: Sofort ein Protokoll aufnehmen!“

Auf die Zusatzfrage, ob er jemanden kenne, der konkret beschuldigt worden sei, Geschenke angenommen zu haben, und den Hinweis darauf, daß die Frage beantwortet werden müsse, wenn er etwas wisse, sagte General Fussenegger, daß ein Name genannt worden sei. Er habe aber den Betreffenden hinausgeworfen, weil sich dieser geweigert habe, das unter Protokoll auszusagen.

Zusammenfassend gelangt der Ausschuss zu folgenden Feststellungen und Empfehlungen:

1. Durch die Untersuchung ist kein Fall einer Bestechung festgestellt worden.

2. Es kann nicht ausgeschlossen werden, daß Versuche einer Bestechung — wenn auch ergebnislos — unternommen worden sind.

3. Es erscheint unbedingt notwendig, alle Militärpersonen und Dienststellen anzuweisen, auch schon jeden Versuch einer Bestechung oder einer unzulässigen Beeinflussung sofort der vorgesetzten Dienststelle zu melden.

4. Sofern eine solche Weisung schon besteht, ist sie wieder in Erinnerung zu bringen.

## 2. Ankauf von SAAB-Flugzeugen der Type 105 Ö (erste Anschaffung)

### a) Interne Kaufanbahnung

Der Ausschuß befaßte sich mit der Frage, wie es zur Anschaffung der Flugzeuge der Type SAAB 105 Ö für das österreichische Bundesheer gekommen ist.

Der Leiter der Abteilung Flugwesen des Amtes für Wehrtechnik im Bundesministerium für Landesverteidigung Generalmajor Dipl.-Ing. Mühlbacher sagte aus, vom Bundesminister Dr. Prader als Leiter einer Auswahlgruppe dazu bestimmt worden zu sein, Flugzeuge, die für einen Ankauf durch das österreichische Bundesheer in Betracht kämen, näher anzusehen. 1965 und 1966 habe er verschiedene Reisen gemacht und zwei amerikanische Kampfflugzeuge — DOUGLAS F 4 und DOUGLAS F 5 — besichtigt. Die Aufgabenstellung war, ein Flugzeug zu finden, das für die Luftraumüberwachung in Österreich geeignet sei, Aufklärung betreiben könne, zur Erdkampfunterstützung eingesetzt werden könne und nach Tunlichkeit leicht zu fliegen sei. Diese beiden Typen seien von österreichischen Piloten in Amerika praktisch erprobt worden.

Es kam dann auch zu einer Einladung, den DRAKEN in Schweden zu besichtigen. Nach verschiedenen Vergleichen hätte man festgestellt, daß es für Österreich das zweckmäßigste sei, den DRAKEN zu beschaffen.

Bezüglich der SAAB 105 entnehme er seinen Unterlagen, daß er erstmals im Oktober 1966 den Auftrag erhalten habe, sich mit der Firma Saab ins Einvernehmen zu setzen und informativ anzufragen, wie teuer solch ein Flugzeug wäre. Als Richtpreis wurde ihm von der österreichischen Generalvertretung für diese Maschine ein Betrag von umgerechnet 12,8 Millionen Schilling bekanntgegeben. In diesem Richtpreis waren außer der normalen Grundausstattung zwei Funkgeräte, eine Navigationsanlage und ein Kreiselvisier eingeschlossen.

Nach Brigadier Hauck sollte die SAAB 105 der Ausbildung der Düsenpiloten dienen, wobei man diese Maschine umso eher als die geeignetste angesehen habe, als man damit auch ver-

schiedene andere Aufgaben hätte lösen können. Ernstzunehmende Bedenken gegen den Ankauf der SAAB 105 Ö seien nicht erhoben worden.

General Seitz teilte dem Ausschuß mit, daß eine Unterkommission der Luftraumverteidigungskommission, die Jabo-Kommission, unter Brigadier Freihsler, die Aufgabe hatte, Flugzeugtypen festzustellen, die für eine Anschaffung in Betracht kämen. Bei der Abstimmung sei die Mehrheit für den Ankauf einer Staffel Schulflugzeuge und zwei Staffeln Abfangjäger gewesen, die Minderheit, der er selbst angehört habe, sei für zwei Staffeln Schulflugzeuge und eine Staffel Abfangjäger eingetreten. Praktisch seien aber nur die Schulflugzeuge und nicht die Abfangjäger realisiert worden. Was die Frage der Flugzeugtype betrifft, habe die Luftraumverteidigungskommission die DOUGLAS F 5 für die beste Maschine gehalten. Für diese Maschinen hätten aber sämtliche Pisten verlängert werden müssen, daher habe sich die Luftraumverteidigungskommission zunächst für 20 SAAB 105 ausgesprochen.

General Seitz wurde darüber befragt, ob vor der Anschaffung von 20 SAAB 105 jemals der Landesverteidigungsrat mit Flugzeugankäufen befaßt worden sei. Wie Seitz erklärte, wäre es praktisch bei der SAAB 105 das erstmalig der Fall gewesen, daß der Landesverteidigungsrat informiert wurde. Seiner Meinung nach sähe die Geschäftsordnung des Landesverteidigungsrates eine Informationspflicht nicht vor.

Bundesminister Dr. Prader erklärte hiezu, daß der Landesverteidigungsrat nie mit Gerätebeschaffungen für das Bundesheer befaßt worden sei. Bei der SAAB 105 habe es sich um etwas ganz anderes gehandelt. Es sei darum gegangen, eine Konzeption für die weitere Luftrüstung in Kombination mit der Luftraumüberwachung und der Erstellung der operativen Planung für den Bereich „Luft“ vorzulegen. In Österreich sei nämlich die Frage aufgetaucht, ob man wegen der großen finanziellen Belastung auf dem Luftrüstungssektor überhaupt etwas machen solle.

Diese Frage sei deswegen zur Debatte gestellt worden, weil die alten Geräte nicht mehr flugtauglich waren. Es war zu entscheiden, ob Österreich auf diesem Sektor überhaupt weitermachen soll oder nicht. Wenn Österreich weitermachen wollte, mußten neue Flugzeuge bestellt werden.

Es sei aber auch ein politisches Moment dabei gewesen, nämlich ein außenpolitisches. Doktor Prader habe daher dem Landesverteidigungsrat diese Umrüstung aus prinzipiellen Gründen vorgelegt.

Auf die Frage, ob der Landesverteidigungsrat nach seiner Geschäftsordnung mit dem Ankauf der SAAB 105 zu befragen war, antwortete Minister Dr. Prader mit „Nein“. Er habe den An-

kauf der SAAB 105 Ö nur deshalb vorgebracht, weil man im Landesverteidigungsrat der Meinung sein hätte können, daß das Bundesheer von einer Verwendung von Düsenflugzeugen überhaupt absehen solle.

In den dem Untersuchungsausschuß vorgelegten Auszügen aus den Beschlußprotokollen des Landesverteidigungsrates ist über seine Sitzung vom 20. Juli 1967 folgendes festgehalten:

„Nach einem mündlichen Bericht des Bundesministers für Landesverteidigung betreffend Nachfolgemuster SAAB J 29 und nach Darlegungen über die Frage der Luftraumverteidigung nimmt der Landesverteidigungsrat die Anschaffung von 20 Flugzeugen der Type SAAB 105 XT zur Kenntnis.

Hinsichtlich des Ausbaues der Anlagen und Einrichtungen für die flugleitungsmaßige Einsatzführung nimmt der Landesverteidigungsrat von diesem Bericht Kenntnis und ersucht den Bundesminister für Landesverteidigung, die zweckmäßige Vorsorge zu treffen und dem Landesverteidigungsrat zu berichten. Desgleichen hinsichtlich der für einen späteren Zeitpunkt in Aussicht genommenen Anschaffung von zwölf Abfangjägern und von verschiedenen Hubschraubertypen.“

In einem diesem Beschlußprotokoll als Beilage angeschlossenen Bericht über das Nachfolgemuster SAAB J 29 der Sektion III des Bundesministeriums für Landesverteidigung, Gruppe Operation, heißt es wörtlich:

„Für die Aufgaben der Erdkampfunterstützung braucht kein eigenes Flugzeug angeschafft zu werden, sofern es einen geeigneten Flugzeugtyp gibt, der sowohl die notwendige Aufgabe eines Düsentrainers sowie bei Bewaffnung die Aufgaben der Erdkampfunterstützung, bei entsprechender Ausstattung auch die eines Aufklärungsflugzeuges erfüllen kann.

Das Bundesministerium für Landesverteidigung erachtet es daher für richtig, die Anschaffung der SAAB 105 XT in den österreichischen Luftstreitkräften ins Auge zu fassen, die alle diese Forderungen zu erfüllen scheint. Die SAAB 105 XT wäre zwar nicht als Nachfolgemuster für die SAAB J 29 anzusehen, würde aber in ihren Leistungen gegenüber dieser älteren Maschine nicht abfallen.“

In einem Protokoll über die Sitzung der Luftraumverteidigungskommission vom 18. Juli 1967 heißt es u. a.:

„Die Luftraumverteidigungskommission kam mehrstimmig überein, die Flugzeuge SAAB 105 XT und SAAB 2 Mach (DRAKEN oder VIGGEN) zur Beschaffung vorzuschlagen.“

Nach einem Aktenvermerk der Planungsabteilung A vom 27. Juli 1967 hat der Bundesminister

für Landesverteidigung, gestützt auf den Beschluß der Luftraumverteidigungskommission vom 18. Juli 1967 und eine innerministerielle Besprechung vom 19. Juli 1967, verschiedene Maßnahmen, u. a. die umgehende Beschaffung von zwei Staffeln (20 Stück) SAAB 105 XT vorgesehen, gegen deren Verwirklichung von den bei dieser Sitzung Anwesenden kein Einspruch erhoben wurde.

Hievon wurden laut Verteiler des betreffenden Aktenstückes folgende Personen verständig: General Seitz, Heereschefingenieur Biely, General Vogl, General Dr. Paumgarten, Generalmajor Lube, Brigadier Bizek, Brigadier Maurer, Brigadier Freihsler, Brigadier Leeb, Brigadier Mader, Oberst Scharff, Oberst Hauck und Oberst Habermann.

Auch in einer Beilage zu einem Aktenvermerk der Adjutantur vom 2. August 1967 heißt es u. a.:

„Auf Grund der am 19. Juli 1967 unter dem Vorsitz des Herrn Bundesministers stattgefundenen Besprechung der mit Zl. XXXXXXXXXX vorgelegten Beschlüsse der Luftraumverteidigungskommission sowie auf Grund des Vortrages des Luftraumverteidigungskonzepts in der Sitzung des Landesverteidigungsrates vom 20. Juli 1967 wurde folgendes Vorhaben festgelegt: Es sind umgehend zwei Staffeln (20 Stück) SAAB 105 XT zu beschaffen.“

Major Czak erklärte vor dem Ausschuß, aus einer ihm bekannten Stellungnahme des Kommandos der Luftstreitkräfte gehe hervor, daß in der Sitzung der Luftraumverteidigungskommission vom 18. Juli 1967 die Anschaffung von Düsenflugzeugen für das Bundesheer behandelt wurde. Entgegen den Vorschlägen dieser Kommission seien keine Hochleistungsflugzeuge, sondern 20 bzw. 40 SAAB 105 Ö gekauft worden. Das Kommando der Luftstreitkräfte sei in diese Planung nicht eingeschaltet gewesen. Ein Düsen-schulflugzeug wäre nach Ansicht des Kommandos der Luftstreitkräfte gar nicht notwendig gewesen, weil die FOUGA MAGISTER nach Grundüberholung auf Jahre hinaus für die Düsenpilotenschulung hätte eingesetzt werden können.

In diesem Zusammenhang verwies Major Czak auf einen Presseartikel, wonach man über den Kampfwert dieser Maschine kaum geteilter Meinung sein könne, und zitierte Brigadier Mader, der gesprächsweise erwähnt haben soll, daß die SAAB 105 Ö für die Wahrung der Hoheitsrechte so geeignet sei wie ein Volkswagen als Funkstreifenwagen zur Verfolgung eines Porsche.

Auch habe Brigadier-Ingenieur Dr. Sigmund vom Amt für Wehrtechnik Czak mitgeteilt, daß er als Vorsitzender des Arbeitskreises „Flugstruktur“ Expertisen über allgemeine Flugprobleme und auch über die SAAB 105 erstellt hätte. Danach wüßte er über die technischen Hintergründe

der Flugzeugankäufe Bescheid, und aus seiner Studie aus dem Jahre 1965 betreffend einen Vergleich der SAAB 105 mit Kampfflugzeugen der Nachbarstaaten ginge hervor, daß diese Maschine kein Kampfflugzeug und als Düsentrainer eine der teuersten Maschinen sei. Sigmund hatte allgemein von der Anschaffung abgeraten.

Auf die Frage, ob das Kommando der Luftstreitkräfte in die Planung des Ankaufes der ersten Serie SAAB eingeschaltet worden sei, teilte Brigadier Mader dem Ausschuß mit, daß er zur damaligen Zeit diesem Kommando nicht angehörte, aber wisse, daß das Kommando der Luftstreitkräfte nicht eingeschaltet war. Von den Luftstreitkräften waren beim Ankauf der SAAB 105 O nur einzelne Personen, soweit sie Mitglieder der Luftraumverteidigungskommission waren, in beratender Funktion tätig.

Die Stellungnahme des Kommandos der Luftstreitkräfte war nach Brigadier Mader die, daß die SAAB 105 O ein ausgezeichnetes, möglicherweise das modernste Schulflugzeug, als Einsatzflugzeug aber nur bedingt geeignet sei. Das einzige, was die SAAB 105 O könne, sei die Erdkampfunterstützung. Im übrigen bezeichnete er die Anschaffung der SAAB 105 O als eine Notgeburt. Aus Mangel an Mitteln für verschiedene Arten von Flugzeugen, vor allem für Hochleistungsmaschinen, habe man versucht, mit einem Maschinentyp die Voraussetzungen für Schulung und auch für andere Verwendungsmöglichkeiten zu erfüllen. Über ausdrückliches Befragen erklärte der Zeuge, daß die Anschaffung der SAAB 105 O als Ersatz für die auslaufende J 29 als Trainingsflugzeug erfolgte.

Auf die Frage, wie er vom Ankauf einer neuen Type erfahren habe, erklärte der ehemalige Generaltruppeninspektor General i. R. Fussenegger wörtlich:

„Die SAAB J 29 war im Auslaufen, und es war klar, daß wir eine neue Type anschaffen müssen.

Flugzeugbesprechungen hat es öfters gegeben. Auf einer solchen Besprechung — ich kann aber heute nicht mehr sagen, wer da dabei war — tauchte die Frage auf, welchen Ersatz wir für die J 29 ins Auge fassen sollten.

In Betracht gekommen wäre die MIRAGE. Wegen des MIRAGE-Skandals in Frankreich hatten aber alle Bedenken.

Ferner standen zwei amerikanische Flugzeuge zur Debatte, die aber im Auslaufen waren. Ein neuer Typ sollte erst entwickelt werden.

Es wäre auch die MIG 21 in Betracht gekommen, aber da war es fraglich, ob wir die überhaupt bekommen.

Schließlich ist noch ein schwedisches Flugzeug in Erwägung gezogen worden, und da war zum

ersten Mal von der SAAB 105 O die Rede. Nach langem Hin und Her ist beim Minister die Entscheidung gefallen, die SAAB 105 O zu kaufen.“

Der General des Intendantzienstes Dr. Zobel bestätigte auf Befragen, daß er als der für die Beschaffung und das Finanzwesen im Bundesheer verantwortliche Sektionsleiter beim Ankauf der SAAB 105 O weder von der Luftraumverteidigungskommission noch von der Waffen- und Gerätekommission konsultiert wurde. Im großen und ganzen habe die Einkaufsabteilung A nur die kaufmännische Abwicklung durchgeführt. Bei der Anschaffung der SAAB 105 O war weder er noch eine Abteilung seiner Sektion in den angeführten Kommissionen vertreten.

Unmittelbar nach Bildung der Luftraumverteidigungskommission, und zwar im September 1964, habe er den Bundesminister Dr. Prader im Hinblick auf die wirtschaftlichen Momente, die für diese Kommission von Bedeutung wären und die für die Beurteilung der Sicherstellung des Ankaufes von Flugzeugen mitbestimmend seien, um Aufnahme in diese Kommission gebeten. Er habe in diesem Zusammenhang auch auf Ankäufe von Flugzeugen in anderen europäischen Ländern hingewiesen, wo man wirtschaftliche Belange vernachlässigt habe. Seinem Ersuchen um Beiziehung als Fachberater zu den angeführten Kommissionen wurde nicht entsprochen. Der Bundesminister habe ihm lediglich mitgeteilt, er werde fallweise herangezogen werden. Er sei allerdings zu den Sitzungen dieser Kommissionen nie eingeladen worden.

Oberst Hügel, Leiter der Abteilung Luftzeuggerät, bestätigte auf Befragen, daß seine Abteilung auf Grund der Geschäftseinteilung bei jeder Anschaffung von einschlägigem Gerät einzuschalten sei. Im Falle der SAAB 105 O sei dies aber nicht geschehen, und seine Abteilung habe auch keinen Beschaffungsantrag gestellt. Auf die Frage, was er veranlaßt habe, als er festgestellt hatte, daß die erste SAAB-Serie ohne Beschaffungsantrag in Auftrag gegeben worden sei, erklärte er, daß er das zur Kenntnis nehmen mußte, weil es sich um eine Weisung des Bundesministers gehandelt habe. Seinem Erinnern nach habe er den Beschaffungsakt kurzfristig zur Einsicht bekommen. Über den Sinn der Vorlage eines Beschaffungsaktes an die Abteilung Luftzeuggerät befragt, führte der Zeuge aus, daß es Aufgabe seiner Abteilung wäre, Mängel bzw. das Fehlen notwendiger Erfordernisse festzustellen, um für Abhilfe zu sorgen. Da ihm der Beschaffungsakt nur kurzfristig zur Verfügung gestanden sei, könne er konkret nicht sagen, ob oder was alles versäumt worden sei.

Bundesminister a. D. Dr. Prader erklärte hierzu, daß der Modus eines Beschaffungsantrages nur beim Ankauf kleinerer Geräte üblich war, nicht jedoch bei grundsätzlichen Konzeptionen,

wie z. B. bei der Einführung neuer Waffensysteme. Da sei die Entscheidung auf einer anderen Ebene gefallen. Eine Umrüstung habe mit einem normalen Beschaffungsantrag, also mit dem normalen Versorgungslauf, gar nichts zu tun. Da spielten politische, militärische und finanzielle Überlegungen eine Rolle.

Am 7. Juli 1970 hielten anlässlich der Übernahme der ersten SAAB 105 Ö durch das österreichische Bundesheer Bundesminister Freihösl und der Generaldirektor der Saab-Werke Dr. Mileikowsky Ansprachen. Im vorgelegten Redemanuskript des Bundesministers Freihösl heißt es u. a.:

„Da der Luftraumverteidigung im Rahmen der Gesamtverteidigung schon im Frieden eine höchst aktive Rolle zufällt, mußte rechtzeitig für eine Nachfolge der SAAB J 29 Sorge getragen werden. Die Wahl fiel aus verschiedenen Gründen und Zweckmäßigkeiten auf die SAAB 105 Ö in einer speziell für Österreich ausgefertigten Exportversion.“

Die SAAB 105 Ö wird in den nächsten Jahren das Standardflugzeug der österreichischen Luftstreitkräfte sein. Es ist ein vielseitiges Mehrzweckflugzeug, das in kürzester Zeit von einem Schulflugzeug in ein vollwertiges Erdkampfflugzeug umgewandelt werden kann. Darüber hinaus läßt es sich, mit Kameraausrüstung versehen, als Kampfaufklärer und mit Sitzaustausch als Verbindungsflugzeug und außerdem als Zielschleppflugzeug und auch zur Bekämpfung von Transportflugzeugen und Hubschraubern verwenden und einsetzen.

Die an uns von den Saab-Werken gelieferte Exportversion ist leistungsfähiger und kampffähiger als die in Schweden bei der Luftwaffe verwendete Version, die sich ebenfalls in der Erfüllung der ihr übertragenen Aufgaben voll bewährt hat.

Die Wartungsausrüstung der SAAB 105 Ö wurde so vereinfacht, daß für viele Arbeiten Wehrpflichtige ohne besondere Vorbildung herangezogen werden können, was — und das ist für uns sehr wichtig — wesentlich dazu beiträgt, die Wartungskosten niedrig zu halten.

Mit der Indienstellung der SAAB 105 Ö wird auch die gesamte fliegerische Ausbildung vereinfacht und wirtschaftlich gemacht. Der Flugschüler steigt von der SAAB-SAFIR, die zur Grundschulung dient, direkt ohne Zwischenschaltung auf die neuen Maschinen um.

Die SAAB 105 Ö ersetzt daher die derzeit noch im Dienst stehenden leichten und schweren Strahltrainer FOUGA MAGISTER und VAMPIRE und als Erdkämpfer und taktischer Aufklärer die SAAB J 29.

Somit tritt ein einziges Fluggerät an die Stelle von bisher drei, was unsere oft so verhöhnte

„Schmetterlingssammlung“ wesentlich entlastet, da dies eine echte Standardisierung und Rationalisierung bedeutet. Wir geben uns durchaus keinen Illusionen hin und wissen sehr genau, daß das eben angeschaffte Fluggerät natürlich nicht die Aufgaben eines Hochleistungsflugzeuges erfüllen kann. Bevor wir uns aber darüber unterhalten, müssen wir erst einmal die Einführung der SAAB 105 Ö, die zweifellos in ihrer Art das für Österreich optimal angepaßte Fluggerät ist, verkraften.“

In dem dem Ausschuss ebenfalls zugekommenen Entwurf der aus demselben Anlaß gehaltenen Rede des Generaldirektors der Saab-Werke Dr. Mileikowsky heißt es u. a.:

„Das heutige Ereignis ist ein bedeutender Meilenstein auf dem Wege der langjährigen erfreulichen Beziehungen zwischen Österreich und Schweden und besonders zwischen dem österreichischen Bundesheer und der schwedischen Industrie, eine Zusammenarbeit, wie sie zwischen zwei neutralen Staaten nur als natürlich betrachtet werden kann.“

Im Jahre 1960 hat das Bundesministerium für Landesverteidigung die ersten Kampfflugzeuge in Schweden bestellt. Während fast eines Jahrzehnts haben diese 30 J 29 F dem Neutralitätsschutz Österreichs im Luftraum gedient.

1964 wurde in Österreich eine umfassende Modernisierung des militärischen Schulflugzeugparks in Angriff genommen, zu der Saab durch die Lieferung von 24 Schulflugzeugen der Type SAAB 91 SAFIR beitragen konnte.

1967 faßte der Landesverteidigungsrat als höchstes Gremium der österreichischen Bundesregierung in Wehrfragen den Grundsatzbeschluss, die Zusammenarbeit mit Schweden auf dem Gebiet der Ausrüstung der Luftstreitkräfte fortzusetzen. Dieser Entscheidung wurde ein Jahr später durch die Bestellung von modernen, zweistrahligen Schul-, Erdkampf- und Aufklärungsflugzeugen der Type SAAB 105 Ö Rechnung getragen. Es ist unser innigster Wunsch und auch unsere Überzeugung, daß diese neuen Flugzeuge während vieler Jahre der österreichischen Landesverteidigung sehr gut dienen werden.“

In der 83. Sitzung der XI. GP des Nationalrates am 18. Dezember 1967 führte Abgeordneter Troll u. a. aus:

„Ich bezweifle es, ob wir ernst genommen werden und ob es eine wirksame Luftraumverteidigung gibt, wenn wir uns darauf beschränken, 20 SAAB 105 und zwölf DRAGEN zu kaufen. Ich bin der Auffassung, daß wir, um ernst genommen zu werden, zumindest 60 SAAB 105 brauchen und sie auf fünf Stützpunkte regional verteilen müssen, denn wir wissen ja nicht, woher der Angriff kommt, wir wissen auch nicht, wohin wir operieren können. Wir brauchen

ebenso viele DRAKEN, denn zwei Geschwader, wobei ich das Geschwader mit 30 Maschinen beziffere, sind aus taktischen Überlegungen erforderlich. Ich verweise dabei wieder auf die von mir gemachte Feststellung, daß meist etwa ein Drittel der Maschinen nicht einsatzfähig ist.

Die Planung, mehr zu kaufen oder mehr ins Budgetkonzept aufzunehmen, bringt ja auch die Preisvorteile des Händlers. Denn wenn ich 20 SAAB 105 XT kaufe, kosten sie 400 Millionen, wenn ich 50 Stück kaufe, 850 Millionen, wenn ich 60 Stück kaufe, 1000 Millionen, also eine Milliarde. Ich verdiene dabei 200 Millionen, die ich anderweitig verwenden und einsetzen kann. Ich glaube, hier kann man nicht heute vom Budget 1968 auf das Budget 1969 planen und einkaufen. Denn hier entscheiden die Techniker die Fragen der Entwicklung in der Luftfahrt, und man müßte sagen: Österreich braucht im Ernstfall und braucht auch in Friedenszeiten ein solches Heer mit diesem Stand von Flugzeugen — Abfangjägern, Erdkampfmaschinen und so weiter.“

Auf die Frage, ob die Auffassung von Heeresseite gekommen sei, daß, wenn man das Bundesheer ernst nehmen wolle, mindestens 60 SAAB 105 Ö, verteilt auf fünf Stützpunkte, gebraucht würden, erklärte Dipl.-Ing. Mühlbacher wörtlich:

„In dienstlichen Gesprächen hat diese Frage nur ein einziger Herr angeschnitten, der in einer Ausarbeitung für 60 oder 70 Flugzeuge, aber nicht SAAB 105, sondern NORTHROP eingetreten ist. Das war der Meteorologe Dr. Sigmund, Brigadier-Ingenieur. Die Kosten hat er mit fünf Milliarden Schilling angegeben. Diese Ausarbeitung ist zwar diskutiert worden, ich habe sie aber als reine Utopie heftigst bekämpft.“

Auf die Frage, wieso man die zwölf DRAKEN habe ausfallen lassen, erklärte der ehemalige Bundesminister Dr. Prader vor dem Untersuchungsausschuß wörtlich:

„Diese zwölf DRAKEN könnte man derzeit gar nicht bestellen, weil wir weder die Bodeneinrichtungen noch das Personal noch auch die Fliegerführungseinrichtungen haben, um diese Geräte überhaupt betreiben zu können. Im Hinblick auf die STARFIGHTER-Situation in Deutschland habe ich eine Warnung nach der anderen bekommen, kein Gerät ohne die entsprechenden Bodeneinrichtungen anzuschaffen.“

#### b) Preis- und Kostenentwicklung (Vertragsänderungen)

Der Basispreis für eine SAAB 105 Ö der ersten Serie betrug nach den Angaben des Generals Dr. Zobel umgerechnet 15,700.000 S. Wegen verschiedener Einbauten bezifferte er den Durchschnittspreis pro Flugzeug für beide Lieferungen mit 25 Millionen Schilling.

Nach Generalmajor Dipl.-Ing. Mühlbacher sind gegenüber dem ursprünglichen Angebot aus dem Jahre 1966 und dem Preis 1968 bzw. dem, was es endgültig gekostet hat, hinzugekommen: die gesamte Elektronik, die Waffenausrüstung, die Bildkameras, die Raketenträger und die Fahrwerke mit besserer Bremsleistung wegen der kurzen Startbahnen in Österreich. Die entscheidenden Preisfaktoren seien die Elektronik mit ungefähr zwei Millionen Schilling, die Kanonen mit rund 900.000 S sowie die Raketenträger mit 300.000 S bis 400.000 S; auch die Kamerapreise lägen sehr hoch.

Oberstleutnant-Intendant Dr. Seyfried übergab dem Ausschuß eine Aufstellung, aus der die Entwicklung der Preise infolge zehn nachträglicher Vertragsänderungen wie folgt hervorgeht:

1. und 2. Vertragsänderung (Oktober 1968 und Feber 1969): Ausrüstung mit anderen Höhenmessern wegen Lieferschwierigkeiten — Erhöhung des Stückpreises um 57.000 S;
3. Vertragsänderung (Mai 1969): Vereinbarung einer neuen technischen Spezifikation — zunächst keine Preisauswirkung;
4. Vertragsänderung (Juni 1969): Änderung der Funkanlage — Erhöhung des Stückpreises um 12.100 S;
5. Vertragsänderung (Juni 1969): Im Zusammenhang mit der Bestellung der zweiten Serie SAAB 105 Ö zusätzliche Gerätesätze, Test- und Bodenausrüstung auch für die erste Serie — Erhöhung des Stückpreises für alle 40 Flugzeuge um 255.500 S;
6. Vertragsänderung (September 1969): Ausrüstung von 36 Maschinen mit moderneren Höhenmessern — Erhöhung des Stückpreises um 29.250 S;
7. Vertragsänderung (Jänner 1970): Wegfall von Notsendern und Änderung der Fahrtmesser — Verminderung des Stückpreises für alle 40 Flugzeuge um 388750 S;
8. Vertragsänderung (Feber 1970): Änderung des Raketenbewaffnungssystems bei 20 Flugzeugen — Erhöhung des Stückpreises um 10.300 S; Ausrüstung von sechs Flugzeugen zur Entnahme von Luftproben — Erhöhung des Stückpreises um 25.000 S;
9. Vertragsänderung (Oktober 1970): Festlegung der Stückpreise auf Grund vorangehender Vertragsänderungen. Für sechs Flugzeuge (alte Höhenmesser) 16,025.000 S, für 14 Flugzeuge (neue Höhenmesser) 16,054.000 S, für 14 Flugzeuge (zusätzliche Bewaffnungsalternativen) 16,060.000 S und für sechs Flugzeuge (zusätzlich vorbereitet für Luftprobenentnahmen) 16,085.000 S;
10. Vertragsänderung (Dezember 1970): Er-streckung des Liefertermins.

Wie der Zeuge weiters ausführte, war nach dem ursprünglichen schwedischen Angebot vom September 1967 ein Stückpreis von umgerechnet 14,825.000 S ohne Zubehör im Gespräch. Der Preis sei ein veränderlicher Preis auf der Basis der schwedischen Indexziffern ohne Berücksichtigung von Einfuhrabgaben gewesen. Die Ausgleichsteuer habe 13 Prozent für Ersatzteile und Zubehör sowie 10,6 Prozent für die Flugzeuge betragen. Auf Grund der vereinbarten Indexklausel habe sich schließlich für die ersten 15 Maschinen ein Gesamtpreis von 293,562.000 S ergeben.

Heereschefingenieur Ministerialrat Dipl.-Ing. Biely antwortete auf die Frage, ob das Amt für Wehrtechnik mit technischen Änderungen wie bei der SAAB befaßt werde, daß dies grundsätzlich Gepflogenheit sei. Auf eine Zusatzfrage, ob er im konkreten mit den nachträglichen Änderungen bei der Anschaffung der SAAB-Flugzeuge befaßt war, erklärte er, daß er persönlich damit nicht konfrontiert wurde. In diesem Fall habe Generalmajor Dipl.-Ing. Mühlbacher die Weisungen nicht über seine Person, sondern direkt vom Herrn Bundesminister bekommen.

Zusammenfassend gelangt der Untersuchungsausschuß zu folgender Feststellung und Empfehlung:

Durch nachträgliche Änderungswünsche an der technischen Ausstattung der SAAB-Flugzeuge sind erhebliche zusätzliche Kosten entstanden. Der Ausschuß ist jedoch der Meinung, daß über den künftigen Verwendungszweck und die Ausrüstung eines Flugzeuges bereits vor der Kaufentscheidung Klarheit bestehen müßte, sodaß die mit nachträglichen Änderungen verbundenen Preissteigerungen vermieden werden könnten.

#### c) Gegengeschäfte

Im Zuge seiner Beratungen über die Anschaffung von SAAB-Flugzeugen wurde im Ausschuß auch die Frage von Gegengeschäften zur Sprache gebracht.

Generalmajor Dipl.-Ing. Mühlbacher führte dazu aus, daß aus Protokollen folgende Überlegung hervorgehe: Durch die Anschaffung von SAAB-Flugzeugen bekommt die schwedische Industrie Aufträge in der Höhe von 800 Millionen Schilling. Es wäre daher zweckmäßig, daß auch die österreichische Industrie in Form von Gegengeschäften zum Zuge käme. Seiner Erinnerung nach wurden in diesem Zusammenhang Böhler und Vöest genannt. Auch habe er von Verhandlungen zwischen Semperit und Volvo gehört.

Der Leiter der Sektion V des Bundesministeriums für Landesverteidigung, der General des Intendantendienstes Dr. Zobel, erklärte hierzu, daß er, als die Verhandlungen mit

Saab geführt wurden, vom Bundesminister Dr. Prader den Generalauftrag hatte, unbedingt auf Gegengeschäfte zu dringen. Saab stand schon mit Semperit in Geschäftsverbindung. Österreichischerseits wurden Böhler und aus der Munitionsindustrie die Hirtenberger Patronenfabrik vorgeschlagen.

Die Abwicklung der Gegengeschäfte erfolgte in der Weise, daß Saab unmittelbar mit Semperit verhandelt und dann mitgeteilt habe, daß mit Semperit ein Vertrag in der Höhe von 100 Millionen Schilling abgeschlossen wurde.

Dr. Zobel verwies auch auf einen Aktenvermerk vom 19. Juni 1968, wonach sich Saab bereit erklärte, die Bemühungen der österreichischen Munitionsindustrie um Lieferung an die schwedische Armee im Rahmen ihrer Möglichkeiten zu unterstützen. Befragt, ob der Ankauf der SAAB-Flugzeuge ohne Nachweis eines Gegengeschäftes nicht erfolgt wäre, erklärte der Zeuge: „Ja, eindeutig. Ohne 100 Millionen Schilling Gegengeschäft hätten wir nicht abgeschlossen.“

In den Fragen der Rechtsnatur und der Verbindlichkeit der Gegengeschäfte äußerte sich General Dr. Zobel dahin, daß es sich seines Erachtens um kein Gegengeschäft im rechtlichen Sinn gehandelt habe. Wenn die 100 Millionen Schilling nicht erreicht worden wären, hätten keine Strafsanktionen bestanden. Er legte jedoch eine Aufstellung nach dem Stand vom 1. Jänner 1971 vor, aus der hervorging, daß sich Saab-Scania laut Aktenvermerke vom 19. Juni 1968 und vom 16. April 1969 verpflichtete, sowohl für eigene als auch auf Rechnung Dritter von 1969 bis 1979 Gegengeschäfte im Umfang von zirka 200 Millionen Schilling zu tätigen. Nach dieser Aufstellung wurden bis Ende 1970 bei Semperit, Böhler und Vöest Bestellungen um insgesamt 15,338.000 Schwedenkronen in Auftrag gegeben; bis zum gleichen Zeitpunkt erfolgten Lieferungen in einem Gesamtvolumen von 13,670.000 Schwedenkronen. Die voraussichtlichen Bestellungen ab 1971 wurden in dieser Aufstellung mit sechs Millionen Schwedenkronen pro Jahr angenommen. Danach wären die Gegengeschäfte schon im Jahre 1975 erfüllt gewesen.

Oberstleutnant-Intendant Dr. Seyfried sagte aus, daß seiner Erinnerung nach die Gegengeschäfte im Frühjahr 1968 ins Gespräch gekommen seien. Die Schweden hätten ursprünglich von 75 Millionen Schilling gesprochen, der Rahmen des Gegengeschäftes machte aber schließlich 100 Millionen Schilling aus. In erster Linie waren dafür die Hirtenberger Patronenfabrik, Semperit und seiner Erinnerung nach auch Böhler vorgesehen. Die Vöest wären erst beim zweiten Vertrag hinzugekommen. Im Gespräch war auch eine Siegersdorfer Kunststoff- und Kabelfabrik, diese, wie er meinte, ebenfalls erst bei Abschluß des zweiten Vertrages. Der Leiter der Sektion V

habe sich vorbehalten, die diesbezüglichen Verhandlungen grundsätzlich selbst zu führen, und er hat auch die Firmen selbst ausgewählt.

Bundesminister Dr. Prader antwortete auf die Frage, ob ihm bekannt sei, wer die Liste jener österreichischen Firmen zusammengestellt habe, die der Saab-Scania für den Abschluß von Gegengeschäften vorgeschlagen worden sind, daß er dies nicht wisse. Er habe vor allem den Wunsch geäußert, der für ihn ein sehr großes Anliegen war, daß Österreich mit dem Puch-Pinzgauer in Schweden ankomme. Die Steyr-Werke hätten ihn da sehr bedrängt. Ihm wurde auch mitgeteilt, daß mit der Gummiindustrie ein Übereinkommen zustande gekommen sei. Das sei ein sehr großer Erfolg, weil so erstmalig die heimische Gummiindustrie auf den skandinavischen Markt gekommen sei.

Befragt, ob ihm bekannt sei, daß den Schweden ein bestimmter Firmenkreis als Geschäftspartner vorgeschlagen wurde, erklärte Dr. Prader: Nein, das habe er auch nicht vorschreiben können. Er hätte nur in einem Fall interveniert, und zwar wegen einer Firma in Siegersdorf. Ein Diktat, es müsse bei diesen oder jenen Firmen gekauft werden, habe es nie gegeben. Er habe Dr. Zobel generell gesagt, wenn Firmen Wünsche äußerten, möge er das den Schweden weiter geben. Er habe in einem anderen Zusammenhang nur für zwei Firmen interveniert, nämlich für die Hirtenberger Patronenfabrik und über Ersuchen der Bundeshandelskammer für ein Unternehmen, daß Aggregate für die Marine herstellt. Seinen Informationen nach hätten vor dem Gegengeschäft keine Geschäftsverbindungen der Semperit mit Schweden bestanden.

Zusammenfassend gelangt der Untersuchungsausschuß zu folgender Feststellung und Empfehlung:

Bei Großeinkäufen Österreichs im Ausland sind zusätzliche Aufträge an die österreichische Wirtschaft in Form von Gegengeschäften begrüßenswert und anzustreben. Es wird hiezu empfohlen, Gegengeschäfte in vertraglicher Form abzuschließen, wobei die Einhaltung solcher Verträge soweit wie möglich zu gewährleisten ist.

### 3. Ankauf von SAAB-Flugzeugen der Type 105 Ö (zweite Anschaffung)

Eingehend beschäftigte sich der Untersuchungsausschuß auch mit der Frage, wie es zur Anschlußbestellung der weiteren 20 SAAB-Flugzeuge gekommen ist.

General Seitz erklärte hiezu, daß die ersten 20 SAAB 105 Ö eigentlich nur die ausgeflogenen SAAB J 29 („Fliegende Tonnen“) ersetzen sollten. Da aber für Ende 1971 auch ein Ersatz der

FOUGA MAGISTER fällig war, sei in einer Sitzung einer Kommission unter dem Vorsitz von Oberst Dr. Tretter festgelegt worden, dem Minister vorzuschlagen, zu den 20 SAAB-Maschinen weitere zehn anzukaufen, um die Schulmaschinen zu ersetzen. Diese Serie sollte aus Kostengründen an die Produktionsserie der ersten 20 angeschlossen werden.

Auf den Vorhalt, daß demnach vorgeschlagen wurde, nur zehn weitere SAAB als Ergänzung anzuschaffen, entgegnete General Seitz, daß am 12. November 1968 eine Entscheidung des Herrn Bundesministers erbeten wurde. Die erwähnte Sitzung selbst war am 25. Oktober 1968. In Besprechungen des Ministers mit Vertretern der schwedischen Firma seien in der Folge aus den zehn Maschinen schließlich 20 geworden.

Brigadier Hauck führte zu diesem Fragenkomplex aus, daß, nachdem die Anschaffung von zehn bis zwölf weiteren Düsentrainern akut geworden war, dieses Problem auf Einladung der Planungsabteilung in einer innerministeriellen Sitzung vom 25. Oktober 1968 behandelt wurde. Aus Gründen der Typenvereinheitlichung wurde die weitere Anschaffung von SAAB 105 Ö vorgeschlagen und nach einem Aktenvermerk der Adjutantur vom 19. März 1969 der Ankauf von 20 Flugzeugen dieses Typs verfügt. Befragt, ob gegen die Anschaffung der zweiten Serie ernstzunehmende Bedenken erhoben worden seien, antwortete der Zeuge, daß dies in dieser Sitzung nicht der Fall war.

Generalmajor Dipl.-Ing. Mühlbacher sagte, daß in wiederholten Besprechungen eine Zahl von über 20 SAAB 105 Ö genannt wurde, denn die Forderungen wurden sofort erweitert. Es hieß, mit Schulmaschinen allein können wir nichts anfangen, wir brauchen eine eigene Staffel Erdkampfflugzeuge und eine eigene Staffel Aufklärungsflugzeuge, und dann war plötzlich von drei Staffeln die Rede. Dann hieß es laut Dipl.-Ing. Mühlbacher, wir haben nicht mehr Geld, wir machen Staffeln mit nur acht Flugzeugen. So ist dann wiederholt die Zahl 30 aufgetaucht. Wir haben zu diesem Zeitpunkt VAMPIRE, FOUGA MAGISTER und SAAB J 29, zusammen 57 Flugzeuge, gehabt. Danach war der Pilotenstand und die Ausbildung ausgerichtet. In den Jahren 1968 und 1969 hatte er den Auftrag, die Schweden zu fragen, ob sie weitere Flugzeuge liefern könnten.

Dipl.-Ing. Mühlbacher sagte ferner, daß es einmal hieß, es sei kein Geld da. Dann kam der Akt von der Sektion III, in dem stand, es wurde beschlossen, diese Maschine nicht nur als Schulmaschine, sondern auch als Aufklärer und Erdkampfflugzeug zu verwenden. Daher sei eine größere Anzahl notwendig.

An anderer Stelle erklärte Dipl.-Ing. Mühlbacher, daß der Auftrag auf Bestellung der zweiten SAAB-Serie für die Fliegerei überraschend

war. Niemand habe damit gerechnet, daß diese 20 Maschinen bestellt würden.

Auf die Frage, ob die Schweden zum Zeitpunkt unserer SAAB-Bestellung bereits entschlossen waren, diese Maschine nicht mehr zu erzeugen, erklärte Dipl.-Ing. Mühlbacher, daß dies nicht stimme. Wörtlich sagte er dazu:

„Im Gegenteil. Es bestand der Vorwurf, wir kaufen einen Prototyp, der nur in einem Stück vorhanden ist. Dazu muß man sagen: Es war der Urtyp vorhanden. Die Schweden haben für diesen Zeitpunkt geplant, 200 dieser Flugzeuge zu bauen.“

Etwas später bekräftigte General Mühlbacher, daß Österreich das erste Land gewesen sei, das diese Serie bestellt habe.

Die mehrfach erwähnte Sitzung mit dem Verhandlungsgegenstand „Materielle Bereitstellung von Düsenmaschinen für den Ausbildungsbetrieb“ hat am 25. Oktober 1968 im großen Sitzungssaal des Bundesministeriums für Landesverteidigung unter dem Vorsitz des Leiters der Planungsabteilung A Oberst Dr. Tretter stattgefunden. Weitere Teilnehmer waren Brigadier Bizek, Brigadier Dipl.-Ing. Mühlbacher, Brigadier Hauck, Oberst Hügel, Sektionsrat Vock, Dipl.-Ing. Franz, Major Thurner und Major Grigar.

Das Verhandlungsergebnis ist in einer Information der Planungsabteilung A für den Bundesminister vom 5. November 1968 wie folgt protokolliert worden:

„Im Hinblick auf die laut LuftAbt. erforderliche Doppelbesetzung der SAAB 105 Ö ist ein Flugstundensoll für Düsenstraining von rund 1260 Flugstunden/Jahr erforderlich, um mit der Einführung der SAAB 105 Ö in das öBH über 40 Düsenpiloten verfügen zu können. Dieses Erfordernis setzt den Bestand von zehn bis zwölf Düsentrainern voraus.

Zur materiellen Abdeckung dieses Erfordernisses wurde grundsätzlich von allen Teilnehmern festgestellt, daß die Aufrechterhaltung des Düsenflugbetriebes (Schul- und Einsatzbetrieb) nur dann möglich ist, wenn umgehend zehn plus zehn ist gleich weitere 20 SAAB 105 Ö bestellt bzw. eine Option auf diese Stückzahl mit der Firma Saab abgeschlossen wird.

Die Kriterien hiezu sind:

- a) Die eingeleitete Beschaffung von 20 SAAB 105 Ö bindet das öBH mindestens zehn bis 15 Jahre an diese Type.

Nach den zur Verfügung stehenden Erfahrungswerten und den bisherigen österreichischen Unfallraten wäre für die Ersatzplanung eine Normalverlustrate für Luftfahrzeuge dieser Leistungsklasse und der vorgesehenen Verwendung mit fünf

Maschinen/10.000 Flugstunden einzukalkulieren.

Auf die 20 SAAB 105 Ö umgelegt bedeutet dies, daß in zehn Jahren mit den in Beschaffung stehenden 20 Maschinen kein Staffelnbetrieb mehr aufrechterhalten werden kann. Eine Nachbeschaffung von mindestens zehn Flugzeugen für das JaBoGeschwader ist daher unerlässlich.

Stellt man für Ausbildungszwecke einen Ersatz für die derzeit im Dienst stehenden FOUGA MAGISTER in Rechnung, ergibt sich somit die Notwendigkeit einer Beschaffung von weiteren zehn Stück, wobei diese für den Schulungsbetrieb vorgesehenen Maschinen mit einer einfacheren Bordausrüstung geliefert werden könnten.

- b) Für die Nachbestellung von 20 Stück SAAB 105 Ö muß bis spätestens erstes Quartal 1969 eine Option an die Firma Saab gegeben werden. Die für den Schulungsbetrieb erforderlichen Maschinen müssen im Anschluß an die erste Lieferrate der bereits laufenden Bestellung bis Mitte 1971 verfügbar sein, weil

eine Grundüberholung der FOUGA MAGISTER, zeitlich gesehen, den Engpaß an verfügbaren Düsenmaschinen im Zeitraum Mitte 1969 bis Ende 1970 nicht beheben kann und eine

Teilüberholung der FOUGA MAGISTER deren vertretbare Flugtüchtigkeit nur bis maximal Mitte 1971 verlängert.

Die Lieferung der für das JaBoGeschwader zwecks Auffüllung zu bestellenden zehn Maschinen kann mit 1973 terminisiert werden.

Eine fallweise Bestellung von geringen Stückzahlen nach Bedarf ist aus fertigungstechnischen Gründen nicht möglich und aus wirtschaftlichen Gründen nicht vertretbar.“

Das Protokoll enthält weiters eine Darstellung der Vor- und Nachteile verschiedener Varianten des Umbaus bzw. der Überholung der FOUGA MAGISTER zur Beseitigung des materiellen Engpasses von Düsenmaschinen im Zeitraum von Mitte 1969 bis Ende 1970 und schließt wie folgt:

„Der Leiter LuftAbt. stellt abschließend dazu fest, daß mit dieser Problemlösung die Beschaffung von Abfangjägern unberührt bleibt.

Der Herr Bundesminister wird gebeten, die Verwirklichung des Mehrheitsbeschlusses zu genehmigen.“

Zur Information der Planungsabteilung A hat am 12. November 1968 der Leiter der Sektion III folgenden Aktenvermerk unterzeichnet:

„Die beiliegende Information enthält neben einer Situationsdarstellung das einhellig erstellte Sitzungsergebnis, das mit der Bitte um Entscheidung dem Herrn Bundesminister zu übermitteln wäre.“

Auf die unterschiedliche Wiedergabe des Abstimmungsergebnisses der Sitzung vom 25. Oktober 1968 angesprochen, erklärte General Seitz:

„Dieser Vorschlag ist einstimmig an den Minister ergangen. Irrtümlich war im Akt von ‚mehrheitlich‘ die Rede.“

Major Czak, der kein Mitglied der Luftraumverteidigungskommission war, sagte aus, von einem Geschäftsstück betreffend „Planung des Heeresaufbaues; Gesamtstruktur — Luftraumverteidigungskommission“ zu wissen. Aus diesem Erlaß sei ihm bekannt, daß die Mehrheit der Mitglieder der Luftraumverteidigungskommission nur für eine Staffel, nämlich zwölf SAAB-Maschinen, gestimmt habe und daß auch Experten, so z. B. General Dipl.-Ing. Mühlbacher, die Aufnahme des Flugbetriebes mit einem Abfangjäger in zwei bis drei Jahren, also 1970/71, für möglich gehalten hätten.

Nach Dr. Zobel gehörten der Luftraumverteidigungskommission an: Seitz, der den Vorsitz geführt habe, Biely, Vogl, Lube, Paumgarten, Maurer, Leeb, Mader, Duic, Freihsler, Hauck und Habermann.

Oberstleutnant-Intendant Dr. Seyfried bemerkte auf Befragen, daß bei den Beratungen und Gesprächen über den Ankauf der ersten SAAB-Serie immer nur von 20 und nie von 40 Maschinen die Rede gewesen sei.

Bundesminister a. D. Dr. Prader begründete die Anschaffung der zweiten SAAB-Serie damit, daß diese nur als Ersatz für ausfallende Geräte und als nichts anderes dienen sollte. Die Düsen-trainer konnten gleichzeitig als Einsatzmaschinen Verwendung finden, sodaß mit einer Kapazität von 40 SAAB-Flugzeugen unter billigeren Bedingungen ein wesentlich höherer Einsatzwert erreicht worden sei, als dies früher der Fall war.

Brigadier Mader erklärte, daß das Kommando der Luftstreitkräfte in die Planungsarbeiten des Ankaufs der weiteren 20 SAAB 105 Ö eingeschaltet worden sei, daß man aber nicht gut von einer zweiten Serie sprechen könne. Als ein Nachfolgemuster für die „Fliegenden Tonnen“ festgelegt worden sei, habe das Kommando der Luftstreitkräfte die Frage des Ersatzes der Düsen-trainingsflugzeuge, der FOUGA MAGISTER und der VAMPIRE, angeschnitten. Beide Typen waren längst im Auslaufen. Das Kommando der Luftstreitkräfte habe daher vorgeschlagen, für die solcherart ausfallenden Düsen-trainer noch mindestens zehn SAAB 105 Ö anzuschaffen. Zu den bereits bestellten 20 SAAB-Maschinen wären mindestens zehn weitere notwendig gewesen, um den Bedarf an Schulflugzeugen zu decken. Da man auch damit rechnen müsse, daß Maschinen ausfallen, sei man,

glaube er, auf eine Zahl von insgesamt 40 SAAB 105 Ö gekommen. Befragt, ob die Aufgabe der Schulung und des Trainings nicht mit den ersten 20 Flugzeugen zufriedenstellend gelöst hätte werden können, antwortete Brigadier Mader, daß dies mit einer gewissen Übergangszeit, in der die FOUGA MAGISTER um 2-5 Millionen Schilling pro Flugzeug von Grund auf überholt hätte werden müssen, gegangen wäre.

Major Czak teilte dem Untersuchungsausschuß mit, daß ihm der frühere Generaltruppeninspektor erzählt habe, daß er beim Bundesminister gegen den Ankauf der weiteren 20 SAAB-Maschinen heftigst protestiert hätte. In diesem Zusammenhang hätte der Herr Bundesminister dem Generaltruppeninspektor als Grund für die Bestellung der zweiten Serie mitgeteilt, daß für diesen Ankauf politische Gründe maßgebend seien.

General i. R. Fussenegger bestätigte, daß er gegen die Bestellung der zweiten Serie ausdrücklich protestiert habe. Auch er sei für 20 SAAB 105 Ö gewesen. Ob dieser Entschluß des Ministers in der Waffen- und Gerätekommission behandelt worden sei, wisse er nicht, er sei nicht dabeigewesen. Eines Tages habe er, und zwar nicht offiziell, sondern von dritter Seite, die Mitteilung erhalten, daß weitere 20 SAAB-Flugzeuge bestellt worden seien. In einer längeren Auseinandersetzung habe er dem Minister klargelegt, daß er wohl für 20, nicht aber für 40 Flugzeuge dieser Type sei, denn diese Maschine sei ein reines Schulflugzeug und obendrein viel zu langsam, um als Abfangjäger eingesetzt werden zu können. Er habe dem Minister nahegelegt, die 400 Millionen Schilling, die diese 20 weiteren SAAB-Maschinen kosten würden, nicht auszugeben. Der Minister habe sehr weitschweifig geantwortet. Dabei habe er zum erstenmal davon erfahren, daß dieses Flugzeug nur für Österreich erzeugt werden soll und daß es kein anderer Staat kaufen werde. Er habe daraufhin gesagt, wenn dem so sei, dann wäre er schon gegen die ersten 20 Maschinen gewesen, denn daß Österreich eine Flugzeugtype bestellt, die auf der ganzen Welt nicht gefragt ist, halte er für falsch. Die Ersatzteile für ein solches Muster kosten „irrsinnig viel“. Bei einem Flugzeugkauf dürfe man nicht nur fragen, was das Flugzeug koste, sondern auch, was alles andere in der Folge kosten werde. Er wäre immer der Meinung gewesen, daß auch die schwedische Armee die SAAB 105 kaufe, und das habe man ihm auch so dargestellt.

Auf seine dringende Vorstellung, unter diesen Umständen diesen Typ überhaupt nicht zu kaufen, habe Bundesminister Dr. Prader gesagt, die Maschinen seien bereits bestellt, er könne nichts mehr machen; er müsse aus politischen Gründen für diesen Ankauf eintreten. Auf die Zusatzfrage, welche politischen Gründe das gewesen sein könnten, antwortete Fussenegger, er habe nicht danach

gefragt, aber er hätte es eher außenpolitisch verstanden.

Wie der ehemalige Generaltruppeninspektor vor dem Untersuchungsausschuß weiter ausführte, könne seiner Meinung nach das Bundesheer ohne Abfangjäger seine Aufgabe nicht erfüllen. Die Frage sei nur, wie groß das Minimum sein müsse, um die Aufgabe zu lösen, die Neutralität zu wahren. Mit der SAAB 105 O könne man die Neutralität nicht schützen. Diese Maschine sei langsamer als die „Fliegende Tonne“, und diese sei längst veraltet. Wenn nicht genügend Geld da ist, dann müsse politisch die Konsequenz gezogen werden, und man könne dem Bundesheer diese Aufgabe eben nicht stellen. Es sei ihm klar, daß Abfangjäger gebraucht werden, und es sei ihm ebenso klar, daß Österreich nie 40 Abfangjäger kaufen könne, weil das Geld dafür nicht da sei. Er wäre immer der Meinung gewesen, daß mit 20 Abfangjägern das Auslangen gefunden werden müsse. Für die Piloten von 20 Abfangjägern reichen seiner Meinung nach 20 Schulmaschinen aus.

Befragt, ob er der einzige war, der gegen die Anschaffung der zweiten SAAB-Serie protestiert habe, zumal es doch auch darum gegangen sei, allenfalls Interceptoren anzuschaffen, erwiderte der ehemalige Generaltruppeninspektor, daß er mit dem Bundesminister allein gewesen sei. Das sei eine Unterredung unter vier Augen gewesen. Soviel er wisse, waren mehrere gegen diesen Ankauf, aber nicht deshalb, weil sie gleich Interceptoren haben wollten — diese Frage war damals noch nicht aktuell —, sondern weil man wußte, daß die für die Anschaffung notwendigen 400 Millionen Schilling anderswo schwer fehlen würden, vor allem in der Panzerabwehr, wofür er sich am meisten eingesetzt habe.

Auf die Frage, was für ein Fachmann er nach seiner militärischen Laufbahn sei, erklärte General Fussenegger, er sei wohl in allererster Linie Infanterist, er sei aus der Gebirgsinfanterie hervorgegangen. Auf Grund seiner militärischen Ausbildung, so könne er sagen, sei er aber nicht nur Infanterist, sondern er müsse auch von allen anderen Dingen etwas verstehen. Der Generaltruppeninspektor sei nicht nur Kommandant der Infanterie, er sei Kommandant des gesamten Heeres. Auf die Frage, woher er seine Kenntnisse etwa hinsichtlich der Luftwaffe habe, antwortete General Fussenegger: „Aus der Literatur.“

Darüber befragt, ob er sich mit anderen Herren abgesprochen habe, erwiderte General Fussenegger:

„Jawohl, mit den Waffeninspektoren, in diesem Fall besonders mit dem Fliegerinspektor.“

Auf die Frage, ob der Generaltruppeninspektor gegen den Ankauf der zweiten SAAB-Serie ausdrücklich protestiert habe, antwortete Dr. Prader, daß dies nicht stimme, Fussenegger habe nur

gemeint, zehn oder zwölf Maschinen würden genügen. Als er ihm seine Beweggründe erläuterte, habe der Generaltruppeninspektor sie zur Kenntnis genommen. Statt weiteren zehn mußten 20 Flugzeuge angeschafft werden, weil man mit einem kleineren Kontingent nicht auskommen wäre und weil man nicht ohne weiteres Nachbestellungen machen könne.

Auf den Vorhalt, daß nach Zeugenaussagen der Ankauf der zweiten SAAB-Serie mit „politischen Gründen“ motiviert worden sei, erklärte Dr. Prader, er bestreite absolut, eine solche Äußerung gemacht zu haben. Das könne nicht für die zweite Serie gelten, sondern höchstens für die SAAB-Linie überhaupt. Da habe er sehr wohl erklärt, daß außenpolitische Gründe maßgebend seien.

Zur Frage, auf welche Art und Weise der Beschluß über den Ankauf der zweiten SAAB-Serie zustande gekommen ist, führte der General des Intendantendienstes Dr. Zobel aus, daß im Anschluß an eine Ministerratssitzung ein „Rumpfkabinett“ getagt habe. In Anwesenheit von Bundeskanzler Dr. Klaus, Vizekanzler Doktor Withalm, Finanzminister Dr. Koren und Verteidigungsminister Dr. Prader sei zuerst über die Wehrmilliarde gesprochen worden und dann über die Bestellung der weiteren 20 SAAB-Maschinen, die nach längerer Diskussion genehmigt wurde. Eine Protokollabschrift dieser Sitzung habe er sodann zur Einleitung der Kaufverhandlungen bekommen.

Oberstleutnant-Intendant Dr. Seyfried führte hiezu ergänzend aus, daß er im März 1969 den konkreten Auftrag auf Abschluß des zweiten Vertrages erhalten habe. Der Auftrag, eine entsprechende Aktennotiz des Adjutanten des Herrn Bundesministers vom 19. März 1969, sei am 21. März bei der Einkaufsabteilung A eingegangen, und zwar im Wege des Leiters der Sektion V.

Auch Oberst-Intendant Dkfm. Kanitzer berichtete dem Untersuchungsausschuß über die Weisung des Ministers vom 19. März 1969, wonach weitere 20 SAAB 105 O zu kaufen wären. Er bestätigte, daß dies das erste Mal war, daß er mit der zweiten SAAB-Serie konfrontiert worden sei.

Befragt, warum der Ankauf der zweiten SAAB-Serie nur von einer Art von „Rumpfregierung“ beschlossen wurde, erklärte Bundesminister a. D. Dr. Prader, daß Gerätebeschaffungen nie von der Regierung beschlossen würden. Jeder Minister habe im Hinblick auf die Ministerverantwortlichkeit im Rahmen seines Budgets Aktionsfreiheit.

Der Untersuchungsausschuß beschäftigte sich auch mit der Frage, warum der Landesverteidigungsrat im Gegensatz zur ersten Anschaffung beim Ankauf der zweiten SAAB-Serie nicht eingeschaltet wurde.

Wie bereits ausgeführt, erklärte General Seitz, daß sich der Landesverteidigungsrat erstmals anlässlich der Anschaffung der ersten 20 SAAB 105 Ö mit dem Ankauf von Geräten beschäftigt habe und daß es nach dessen Geschäftsordnung keine Notwendigkeit gäbe, den Landesverteidigungsrat mit Flugzeugkäufen zu befassen. Nach dem Grund befragt, warum der Landesverteidigungsrat mit dem Ankauf der zweiten SAAB-Serie nicht befaßt wurde, antwortete der Zeuge, daß seinem Erinnern nach in der fraglichen Zeit keine Sitzung anberaumt gewesen sei. Er könne sich nur an eine Aktennotiz über eine Besprechung beim Bundesminister vom 19. März 1969 erinnern, wonach die Sektion V noch am selben Tag den Auftrag erhalten habe, „den Vertrag für die Anschlußbestellung weiterer 20 SAAB 105 Ö beim Bundesministerium für Finanzen rasch durchzubekommen“.

Bundesminister a. D. Dr. Prader vertrat vor dem Ausschuß die Ansicht, daß es nach der Geschäftsordnung des Landesverteidigungsrates nicht notwendig gewesen wäre, den Landesverteidigungsrat mit dem Ankauf der SAAB-Maschinen zu befassen. Darauf aufmerksam gemacht, daß entgegen dieser Meinung der Ankauf der ersten SAAB-Serie in den Sitzungen vom 20. Juli 1967 und vom 1. April 1968 im Landesverteidigungsrat zur Debatte gestellt wurde, erklärte Dr. Prader, daß dies nur deshalb geschehen sei, weil der Landesverteidigungsrat ja der Meinung hätte sein können, man möge mit dem Einsatz von Düsenflugzeugen aufhören.

Auf die Frage, warum der Landesverteidigungsrat mit dem Ankauf der zweiten SAAB-Serie nicht befaßt wurde, obwohl zu entscheiden war, ob man weitere SAAB 105 Ö kaufen oder Interceptoren anschaffen solle, erwiderte Doktor Prader, daß diese Frage nicht zur Diskussion stand. Bei der zweiten SAAB-Serie habe es sich nur um den Austausch der FOUGA MAGISTER gehandelt. An der Grundkonzeption sei nichts geändert worden. Im Landesverteidigungsrat wurde auch gesagt, daß zwölf Interceptoren notwendig wären. Ein Gerät, das alle Aufgaben löse, gäbe es aber nicht. Er habe nur versucht, sich auf zwei Typen zu beschränken. Die Interceptoren wären die zweite Ausbaustufe gewesen, aber am Konzept habe sich nichts geändert.

Zusammenfassend gelangt die Mehrheit des Untersuchungsausschusses (Abgeordnete der SPÖ und der FPÖ) zu folgenden Feststellungen:

Die Ausschußmitglieder, die der SPÖ und FPÖ angehören, sind zur Überzeugung gelangt, daß über die Beweggründe für den Ankauf der SAAB 105 Ö sowie über den Verwendungszweck dieser Flugzeuge bei den an der Entscheidung maßgeblich beteiligten Dienststellen und höheren Militärs zumindest unterschiedliche Auffassungen bestanden. So reichten die

Meinungen von der Vorstellung von der Anschaffung eines reinen Düsenschulflugzeuges oder eines für kleinere taktische Aufgaben geeigneten Trainers bis zum vollwertigen Ersatz für das auslaufende Kampf- und Jagdflugzeug SAAB J 29. Nach den durchgeführten Beweiserhebungen steht eindeutig fest, daß es sich bei der SAAB 105 Ö um ein Schulflugzeug handelt, das infolge verschiedener Zusatzausrüstungen bedingt für den Erdkampf eingesetzt werden kann.

Bei der Anschaffung der ersten Serie der SAAB 105 Ö wurde wohl der Landesverteidigungsrat befaßt, und zwar mit der Begründung, daß es sich hierbei um eine Umrüstung gehandelt habe. Der Landesverteidigungsrat hat laut Beschlußprotokoll über die Sitzung vom 20. Juli 1967 zwar die Anschaffung von 20 SAAB-Flugzeugen 105 Ö zur Kenntnis genommen, doch wurde dem Auftrag des Landesverteidigungsrates, hinsichtlich des Ausbaues der Anlagen und Einrichtungen für die flugleitungsmäßige Einsatzführung die zweckmäßige Vorsorge zu treffen und dem Landesverteidigungsrat zu berichten, nicht entsprochen. Ebenso wurde dem Auftrag des Landesverteidigungsrates an den Bundesminister für Landesverteidigung, über die in Aussicht genommene Anschaffung von zwölf Abfangjägern und die Anschaffung von verschiedenen Hubschraubertypen zu berichten, nicht Rechnung getragen. Die Behauptung, daß es sich bei der Anschaffung der SAAB 105 Ö um eine Umrüstung bzw. die Einführung eines neuen Waffensystems gehandelt habe, fand durch das Untersuchungsergebnis keine Bestätigung. Diese verhängnisvolle Fehleinschätzung hat dann zur Anschaffung von weiteren 20 SAAB-Düsentrainern geführt, wobei der Landesverteidigungsrat mit der Effektivierung dieses Auftrages nicht befaßt wurde.

Der Begründung des ehemaligen Bundesministers für Landesverteidigung Dr. Prader, daß der Landesverteidigungsrat hierfür nicht zuständig wäre, steht entgegen, daß dieses Gremium mit der Anschaffung der ersten Serie SAAB 105 Ö sehr wohl befaßt worden ist, weil es nach Ansicht des Bundesministers a. D. Dr. Prader am Landesverteidigungsrat lag, zu entscheiden, ob überhaupt der Betrieb von Düsenflugzeugen aufrechterhalten werden sollte.

Die Aufrechterhaltung eines Düsenflugbetriebes wäre auch mit den vorhandenen Flugzeugen der Type FOUGA MAGISTER durchführbar gewesen, wenn man diese Flugzeuge mit einem Kostenaufwand von 2,5 Millionen Schilling per Flugzeug von Grund auf überholt hätte. Damit standen dem Bundesheer

nun zwar 40 Schulflugzeuge der gleichen Type zur Verfügung, die mit einem erheblichen Kostenaufwand adaptiert werden mußten, damit sie auch bedingt zur Erdkampfunterstützung herangezogen werden konnten.

Durch die Entscheidung des damaligen Bundesministers Dr. Prader, ohne Befassung des Landesverteidigungsrates weitere 20 Flugzeuge der Type SAAB 105 Ö zu kaufen, fehlten jedoch die finanziellen Mittel für den vom Landesverteidigungsrat geforderten Ausbau der Anlagen und Einrichtungen für die flugleistungsmäßige Einsatzführung sowie für die Anschaffung von zwölf Abfangjägern.

Demgegenüber gelangten die Abgeordneten der ÖVP zu folgender Auffassung:

Auf Grund des dem Untersuchungsbericht zugrunde liegenden Beweismaterials ergab sich, daß vor der Anschaffung der ersten 20 SAAB 105 Ö-Flugzeuge erstmalig der Landesverteidigungsrat mit der Anschaffung von Geräten befaßt wurde (s. S. 5). Dies wäre nach der Geschäftsordnung, wie das sowohl von General Seitz als auch von Minister Prader bestätigt wurde, keinesfalls notwendig gewesen (s. S. 5 und 6). Ursache dieses einmaligen Schrittes war, daß damals die Frage auftauchte, was auf Grund der großen finanziellen Belastung auf dem Luftrüstungssektor geschehen sollte. Die alten Geräte waren nicht mehr flugtauglich, und wenn das Bundesheer mit der Düsenfliegerei weitermachen wollte, mußten neue Flugzeuge bestellt werden. Da es darüber hinaus auch um ein außenpolitisches Problem ging, wurde die Umrüstung aus prinzipiellen Gründen dem Landesverteidigungsrat vorgelegt (s. S. 5).

Aus einem dem Untersuchungsausschuß vorgelegten Protokoll geht eindeutig hervor, daß der Landesverteidigungsrat die Anschaffung von 20 Flugzeugen der Type SAAB 105 Ö als Ersatz für die SAAB J 29 einstimmig zur Kenntnis nahm (s. S. 6). Aus der Niederschrift eines Vortrages an den Landesverteidigungsrat ist außerdem ersichtlich, daß die SAAB 105 Ö sowohl die notwendigen Aufgaben eines Düsentrainers sowie bei Bewaffnung die Aufgaben der Erdkampfunterstützung, bei entsprechender Ausstattung auch die eines Aufklärungsflugzeuges erfüllen kann (s. S. 6).

Bevor diese Materie dem Landesverteidigungsrat zur Information vorgelegt wurde, befaßten sich sowohl die Luftraumverteidigungskommission wie auch ein innerministerielles Komitee mit der Anschaffung der SAAB 105 Ö-Flugzeuge. Wie aus vorgelegten Protokollen hervorgeht, haben sich beide Gremien einhellig für die Anschaffung der SAAB 105 Ö ausgesprochen. Diesen Komitees

gehörten maßgebliche Fachleute und Militärs an (s. S. 12 und 13).

Nach einem dem Untersuchungsausschuß vorgelegten Redemanuskript des Verteidigungsministers Freihsler sagte dieser am 7. Juli 1970 anlässlich der Übernahme der ersten SAAB 105 Ö durch das österreichische Bundesheer:

„Mit der Indienststellung der SAAB 105 Ö wird auch die gesamte fliegerische Ausbildung vereinfacht und wirtschaftlich gemacht. Der Flugschüler steigt von der SAAB-SAFIR, die zur Grundschulung dient, direkt ohne Zwischenschaltung auf die neuen Maschinen um.

Die SAAB 105 Ö ersetzt daher die derzeit noch im Dienst stehenden leichten und schweren Strahltrainer FOUGA MAGISTER und VAMPIRE und als Erdkämpfer und taktischer Aufklärer die SAAB J 29.

Somit tritt ein einziges Fluggerät an die Stelle von bisher drei, was unsere oft so verhöhte ‚Schmetterlingssammlung‘ wesentlich entlastet, da dies eine echte Standardisierung und Rationalisierung bedeutet. Wir geben uns durchaus keinen Illusionen hin und wissen sehr genau, daß das eben angeschaffte Fluggerät natürlich nicht die Aufgaben eines Hochleistungsflugzeuges erfüllen kann. Bevor wir uns aber darüber unterhalten, müssen wir erst einmal die Einführung der SAAB 105 Ö, die zweifellos in ihrer Art das für Österreich optimal angepaßte Fluggerät ist, verkraften.“ (s. S. 8).

Freihsler bezeichnete somit die SAAB 105 Ö als das in ihrer Art für Österreich optimal angepaßte Fluggerät.

Ebenso positiv äußerte sich der Generaldirektor der Saab-Werke, der laut einem ebenfalls dem Ausschuß vorgelegten Redemanuskript erklärte, daß durch die Bestellung der modernen zweistrahligen Schul-, Erdkampf- und Aufklärungsflugzeuge der Type SAAB 105 Ö dem Beschluß des Landesverteidigungsrates Rechnung getragen wurde (siehe S. 8).

Am 18. Dezember 1967 sprach sich Abgeordneter Troll im Nationalrat sogar für die Anschaffung von 60 SAAB 105 Ö aus. Er sagte wörtlich:

„Ich bin der Auffassung, daß wir, um ernst genommen zu werden, zumindest 60 SAAB 105 Ö brauchen.“

Abgeordneter Troll verwies damals darauf, daß erfahrungsgemäß meist etwa ein Drittel der Maschinen nicht einsatzfähig sei. Er sprach bei dieser Gelegenheit auch davon, daß die Anschaffung einer größeren Anzahl von Flugzeugen außerdem erhebliche Preisvorteile mit sich brächte.

Wie aus einem dem Untersuchungsausschuß vorgelegten Sitzungsprotokoll hervorgeht,

wurde schließlich in einer innerministeriellen Sitzung am 25. Oktober 1968 beschlossen, aus Gründen der Typenvereinheitlichung weitere 20 Maschinen der Type SAAB 105 Ö anzuschaffen. Auch an dieser Sitzung nahmen für die Luftfahrt maßgebliche Militärs teil (siehe S. 12). Die Entscheidung wurde einstimmig gefällt; ernstzunehmende Bedenken wurden nicht erhoben (s. S. 11).

Die Anschaffung dieser zweiten 20 SAAB 105 Ö erfolgte lediglich als Ersatz für ausfallende Fluggeräte. Gleichzeitig wurde damit die von allen verlangte Typenvereinheitlichung erreicht. Darüber hinaus wurde angestrebt, die bisherigen 57 Flugzeuge durch lediglich 40 zu ersetzen. Dies bestätigte auch Verteidigungsminister Freihsler, als er in der oben zitierten Rede wörtlich feststellte:

„Somit tritt ein einziges Fluggerät an die Stelle von bisher drei, was unsere oft so erhöhte ‚Schmetterlingssammlung‘ wesentlich entlastet, da dies eine echte Standardisierung und Rationalisierung bedeutet.“

Da die neuen Düsentrainer gleichzeitig als Einsatzmaschinen Verwendung finden konnten, wurde darüber hinaus mit einer Kapazität von 40 Flugzeugen zu billigeren Bedingungen ein wesentlich höherer Einsatzwert erreicht, als dies früher der Fall war.

Eine Befassung des Landesverteidigungsrates mit der Anschaffung der weiteren 20 SAAB 105 Ö-Flugzeuge war deshalb nicht erforderlich, weil diese lediglich die auslaufenden Flugzeuge der Type FOUGA MAGISTER und VAMPIRE ersetzen sollten. Daher war eine Änderung der Grundkonzeption hiedurch nicht gegeben.

Die dem Landesverteidigungsrat vorgeschlagenen und von diesem Gremium bestätigten zwölf DRACKEN konnten damals noch nicht bestellt werden, weil weder die Bodeneinrichtung noch das Personal noch die Fliegerführungseinrichtungen vorhanden waren, um diese Geräte betreiben zu können. Eine STAR-FIGHTER-Situation wollte aber Minister Dr. Prader unter allen Umständen vermeiden.

Es wird selten eine Materie geben, die in derart vielen Gremien beraten und einstimmig beschlossen wurde. So haben sich — wie erwähnt — die Luftraumverteidigungskommission, eine innerministerielle Kommission, maßgebliche Militärs, Abgeordneter Troll und der spätere Verteidigungsminister Freihsler für die Anschaffung der SAAB 105 Ö ausgesprochen. Auch der Landesverteidigungsrat hat diese Anschaffung zustimmend zur Kenntnis genommen.

Die Mitglieder der Österreichischen Volkspartei im Untersuchungsausschuß sahen durch

die Untersuchungsergebnisse ihre Ansicht eindeutig bestätigt, daß die SAAB 105 Ö das optimale Fluggerät dieser Art für Österreich darstellt und daß hiemit eine Typenvereinheitlichung erreicht und zu billigeren Bedingungen ein höherer Einsatzwert erzielt wurde. Diese Feststellung steht im Einklang mit den parlamentarischen Äußerungen des Abgeordneten Troll und mit den Erklärungen des Verteidigungsministers Freihsler anlässlich der Übernahme der ersten SAAB 105 Ö.

Die Ausschußmitglieder der ÖVP stimmen in ihrem Urteil mit den Aussagen maßgeblicher Fachleute auf dem Gebiet der Luftfahrt überein, während die kritischen Äußerungen im Untersuchungsausschuß vorwiegend von Zeugen stammten, die mit der Fliegerei nichts zu tun hatten bzw. von solchen, die für andere Waffengattungen eintraten oder ihre Kenntnisse über das Flugwesen lediglich „aus der Literatur“ bezogen haben.

#### 4. Hubschrauber

##### a) Interne Kaufanbahnung

Gegenstand von Untersuchungen des Ausschusses war auch der Ankauf von Hubschraubern durch das österreichische Bundesheer.

Als die Frage des Ersatzes der seinerzeit von einer Besatzungsmacht zur Verfügung gestellten Hubschrauber aktuell geworden ist, habe sich nach den Aussagen des Generalmajors Dipl.-Ing. Mühlbacher zunächst die Waffen- und Gerätekommission des Bundesministeriums für Landesverteidigung mit dieser Angelegenheit befaßt. Zur Debatte wären vier verschiedene Typen gestanden. Diese Hubschrauber seien nach einer Erprobung, die verschiedene Gesichtspunkte umfaßte, gereiht worden. Die HUGHES rangierte an erster Stelle. Sie sei aber zum gegebenen Zeitpunkt für mindestens ein halbes Jahr nicht lieferbar gewesen, denn die Firma Hughes war gegenüber dem Pentagon um über ein Jahr im Verzug. Auch habe es im Pentagon heftige Einsprüche gegen die Erzeugerfirma gegeben, da diese Firma nicht in der Lage war, die Preise zu halten. Es bestand also nach Ansicht des Zeugen hinsichtlich dieser Hubschraubertypen Preisunsicherheit und Lieferverzögerung, und außerdem mangelte es an einem Servicedienst in Europa. Im Inneren dieses Hubschraubers sei weiter kein Platz für eine Tragbahre gewesen. An zweiter Stelle sei die ALOUETTE-ASTAZOU gereiht gewesen, ein auslaufendes Muster, das nur als Zwischenlösung gedacht war, um später von der ALOUETTE-GAZELLE abgelöst zu werden.

Angeschafft wurde schließlich der an dritter Stelle gereichte Hubschrauber BELL-AGUSTA der Type JET RANGER. Befragt, warum man

diese Type bevorzugt habe, antwortete Brigadier Hauck, daß es sich bei der Reihung um eine rein technische Beurteilung ohne Berücksichtigung der Liefermöglichkeiten gehandelt habe. Die HUGHES wäre seinerzeit nicht lieferbar gewesen, außerdem habe es in Europa für diese Maschine keinen Ersatzteilnachschub gegeben. Die ASTAZOU hingegen hätte eine neue Turbine gehabt. Da es aber als nicht zweckmäßig erachtet wurde, vorhandene Turbinen stillzulegen und alles auf ASTAZOU umzustellen, und außerdem die Erzeugerfirma geplant habe, die ASTAZOU wieder zurückzunehmen und gegen die erst in Produktion gehende GAZELLE auszutauschen, wäre seiner Meinung nach ein solches Geschäft — auch bei günstiger technischer Beurteilung — nicht zu vertreten gewesen.

Bundesminister a. D. Dr. Prader stellte zur Frage der Reihung der Hubschraubertypen fest, daß der JET RANGER bei der Querschnittsbewertung, d. h. bei Berücksichtigung aller Erfordernisse, die man gestellt habe, am besten bewertet wurde, da dieser Hubschrauber sehr viele Aufgaben gleichzeitig zu bewältigen geeignet gewesen wäre. Im übrigen verwies er darauf, daß in einer Sitzung der Waffen- und Gerätekommission vom 11. Juni 1968 einstimmig der JET RANGER empfohlen worden war. Auf Grund des Protokolls dieser Sitzung, das ihm vorgelegt worden sei, habe er dann beschlossen, den JET RANGER anzukaufen. Aus dem Protokoll der erwähnten Sitzung der Waffen- und Gerätekommission gehe hervor, daß der JET RANGER ausbildungsmäßig die günstigste Lösung sei, auch im Vergleich zur HUGHES, die zwar als Kampfflugzeug eingesetzt werden könne, aber keinen Ersatzteilnachschub in Europa habe und für die Ausbildung weniger geeignet sei. Bezüglich der ALOUETTE-GAZELLE wäre die Kommission übereinstimmend der Auffassung gewesen, daß man sich nicht für ein Modell verpflichten könne, das erst in vier Jahren vorliegen würde und dessen Konzeption und Ausführung man nicht kenne.

Der ehemalige Generaltruppeninspektor General i. R. Fussenegger erklärte zum Ankauf der JET RANGER vor dem Ausschuss, daß dies Brigadier Hauck verlangt und er dessen Forderung unterstützt habe, weil er den JET RANGER für einen guten Hubschrauber gehalten habe.

Oberst-Intendant Dkfm. Kanitzer sagte aus, daß die Einkaufsabteilung A am 20. Juni 1968 erstmals vom Leiter der Sektion V erfahren habe, daß die Absicht bestehe, eine Staffel JET RANGER anzuschaffen. Aus Aktenstücken, die er später erhalten habe, sei ihm bekannt geworden, wieso man den JET RANGER ausgewählt habe. Danach wurde die Angelegenheit sowohl in der Waffen- und Gerätekommission als auch

in der Luftraumverteidigungskommission behandelt. In beiden Gremien sei weder die Einkaufsabteilung noch der Leiter der Sektion V vertreten gewesen. In den erwähnten Kommissionen wurde empfohlen, den JET RANGER anzuschaffen, vorausgesetzt, er würde bei einer Truppenerprobung die geforderten Bedingungen erfüllen und es würden kleinere Mängel beseitigt werden. Nachdem der Sektionsleiter am 20. Juni 1968 der Einkaufsabteilung die Weisung gegeben hatte, einen letter of intent zu verfassen, wurde bekannt, daß der Leiter der Sektion V seinerseits vom Bundesminister die Weisung erhalten hätte, diesen Vorgang mit aller Eile zu betreiben.

Die Sektion III habe gegen diese Beschaffung mit der Begründung Einspruch erhoben, die Truppenerprobung sei noch nicht durchgeführt worden, worauf der Minister im August 1968 neuerlich entschieden habe, eine Truppenerprobung nicht mehr durchzuführen, und zwar — wie sich der Zeuge zu erinnern glaubte — mit der Begründung, sie wäre in einer anderen Form ohnehin erfolgt.

Auch Oberstleutnant-Intendant Dr. Seyfried führte aus, daß die Einkaufsabteilung A am 20. Juni 1968 den Auftrag erhalten habe, zwölf Stück JET RANGER zu bestellen, und zwar auf Grund eines bereits an die Firma Drescher übergebenen letter of intent.

Auf Befragen erklärte der Zeuge, daß die Einkaufsabteilung A etwa im August 1970 vom Leiter der Sektion V den Auftrag erhalten habe, die Bestellung von weiteren zwölf JET RANGERN in die Wege zu leiten, und zwar auf Grund eines Dienstzettels des Koordinierungsbüros des Verteidigungsministers. Diesem Auftrag sei ein Begleitschreiben der hiesigen Repräsentanz an den Bundesminister und die Kopie einer deutschen Übersetzung eines Angebotes der Firma Agusta beigegeben gewesen. Im Begleitschreiben sei auf den Vorteil einer Bestellung bis Ende September hingewiesen worden, weil nur bis dahin der Preis gehalten werden könne. Das Angebot selbst enthielt einen veränderlichen Preis und keinen Festpreis. Den Bestellakt des Ministeriums, dem dessenungeachtet ein Festpreis zugrunde gelegt worden war, hätte das Finanzministerium wegen Unwirtschaftlichkeit abgelehnt. Der Gesamtrahmen dieser Bestellung einschließlich Einfuhrabgaben und etwaiger Kreditzinsen hätte rund 80 Millionen Schilling betragen.

Oberstleutnant Kollowrat, Geschwaderkommandant eines Fliegerregiments, teilte dem Untersuchungsausschuss mit, daß der Antrag auf baldigen Ankauf einer zweiten Staffel JET RANGER praktisch von ihm gekommen sei. Er begründete seinen Antrag damit, daß er in seinem Geschwader zwei Staffeln mit 25 Piloten, aber nur zwölf Maschinen gehabt habe. Darüber

hinaus sollte er alljährlich oder mindestens alle zwei Jahre einen Lehrgang für Hubschrauberführer mit 20 Teilnehmern veranstalten. Das wäre mit zwölf Maschinen unmöglich gewesen.

Auf die Frage, ob eine Weisung bestanden habe, die Abteilung Luftzeuggerät bei der Anschaffung der JET RANGER (zweite Staffel) nicht einzuschalten, erklärte Oberstleutnant-Intendant Dr. Seyfried, beauftragt worden zu sein, nicht mit der Abteilung LZ und mit den sonstigen zuständigen Stellen nur telephonisch Rücksprache zu halten. Infolge der kurzen zur Verfügung stehenden Zeit sei dies aber praktisch undurchführbar gewesen. Er habe am 8. September 1970 persönlich mit Dr. Zobel gesprochen. Dieser habe angeordnet, daß die Ausstattung der zweiten Hubschrauberserie so sein solle wie die der ersten zwölf Maschinen, daß weiters keine Ersatzteilbevorratung durchzuführen sei und keine Übersetzungen gesondert zu bestellen seien. Der Sektionsleiter habe wörtlich gesagt, daß die Abteilung LZ und der zuständige Hubschrauberreferent der Abteilung Wehrtechnik/Flugwesen etwas gegen Ing. Drescher hätten und daher keinesfalls mit ihnen zu sprechen sei.

Der General des Intendantendienstes Dr. Zobel beantwortete die Frage, ob es intern eine „Weisung“ oder eine „Empfehlung“ gegeben habe, nicht mit der Abteilung LZ zu verhandeln, sondern nur mit Generalmajor Dipl.-Ing. Mühlbacher und nur telephonisch, mit: „Nein, der Dienstzettel des Ministers lautete, die Bestellung ist unverzüglich durchzuführen.“

Dr. Zobel habe sich daraufhin rasch mit Generalmajor Dipl.-Ing. Mühlbacher in Verbindung gesetzt. Eine ausdrückliche Weisung, LZ nicht einzuschalten, war zwar nicht gegeben, aber sie sei durch den Dienstzettel selbst bedingt gewesen, auf dem jene Stellen angeführt waren, mit denen Kontakt aufgenommen werden sollte. Auf Grund des Dienstzettels habe er gesagt, man müsse rasch arbeiten, er würde vorerst die Abteilung LZ nicht einschalten. Dieser Dienstzettel des Bundesministers sei an General Seitz und ihn ergangen und stamme vom 17. August 1970.

Oberst Hügel wurde darüber befragt, ob die Abteilung Luftzeuggerät in jedem Fall bei der Anschaffung von Flugzeugen in der vorgesehenen Form befaßt worden ist. Wie er mitteilte, habe seine Abteilung außer bei der SAAB 105 Ö auch bei der zweiten Serie von zwölf JET RANGERN keinen Beschaffungsantrag gestellt. Dem Vernehmen nach soll ein Dienstzettel der Ministeradjutantur gelautet haben, die Sektion V habe den Beschaffungsakt anzulegen. Auf den Hinweis, daß nach Zeugenaussagen die mündliche Weisung bestanden haben soll, in der Frage JET RANGER nur telephonisch und nur mit Generalmajor Dipl.-Ing. Mühlbacher und

nicht mit der Abteilung LZ zu verhandeln, führte der Zeuge aus, daß er seinerzeit beim Leiter der Einkaufsabteilung A telephonisch nach den Gründen gefragt habe, als er gehört habe, daß eine zweite Serie JET RANGER gekauft werden solle. Dieser habe ihm gesagt, er könne über die Angelegenheit leider nicht sprechen. Nicht viel später habe sein Sektionschef gefragt, wieso da ein Beschaffungsakt laufe, über den er ihm nicht berichtet habe. Er habe nur sagen können, gesprächsweise gehört zu haben, daß weitere zwölf JET RANGER angeschafft werden sollten, er habe aber keinen Auftrag bekommen, einen Beschaffungsakt anzulegen. Auf Betreiben seines Sektionsleiters sei dann der von der Sektion V angelegte Beschaffungsakt in die LZ gekommen, und diese Abteilung konnte bei der zweiten Bestellung die Erfahrungen, die mit der ersten Serie gemacht wurden, verwerten. Nach einer möglichen Erklärung über diese Vorgänge befragt, meinte der Zeuge, daß damals Spannungszustände herrschten und sich nach seinem Empfinden der Leiter der Sektion V für den Mann hielt, der alles machen könne, und letzten Endes sei es auch so gewesen.

Auf die dezidierte Frage, ob die Anlage des Beschaffungsaktes durch die Sektion V geschäftsordnungswidrig war und ob durch diesen Vorgang Schaden entstehen hätte können, räumte der Zeuge ein, daß die Nichtbefassung der Abteilung LZ geschäftsordnungswidrig war und, wäre es dabei geblieben, verhindert hätte, die mit der ersten Bestellung gemachten Erfahrungen zu verwerten. Er bestätigte, daß, wenn der ursprünglich vorgesehene Vorgang nicht gebremst worden wäre, sicherlich ein Nachteil entstanden wäre.

Bundesminister a. D. Dr. Prader erklärte zum Fehlen des Beschaffungsantrages bei der Anschaffung der zweiten Staffel JET RANGER, daß dieser Modus bei der Beschaffung kleinerer Geräte, nicht aber bei grundsätzlichen Konzeptionen üblich gewesen sei. Da wäre die Entscheidung auf einer anderen Ebene gefallen. Beschaffungsakte würden nur dann angelegt werden, wenn die Truppe den normalen Nachschub anfordere, nicht aber bei der Einführung neuer Typen oder Systeme.

Dem Zeugen wurde folgende Frage vorgelegt: „Zum Ankauf der zweiten Staffel JET RANGER ist mitgeteilt worden, daß innerhalb des Ministeriums Weisungen dem Sinne nach ergangen sind, nicht mit der Abteilung LZ zu verhandeln, sondern nur mit General Mühlbacher. Sind Ihnen derartige Weisungen, die den Sinn hatten, Leute, die anderer Meinung waren, auszuschalten, bekannt?“

Darauf antwortete Dr. Prader: „Nein. Von mir stammt eine derartige Weisung nicht. Nach

der Geschäftsordnung hatte die Abteilung LZ damit überhaupt nichts zu tun.“

Die Luftzeugabteilung habe die Aufgabe, fuhr Dr. Prader fort, das vorhandene Gerät der Truppe zuzuteilen. Sie habe aber nicht zu bestimmen, welches Gerät angeschafft werde. Sachlich sei diese Abteilung mit der Anschaffung der JET RANGER nicht zu befassen gewesen.

#### b) Konkurrenzangebote

Neben der Frage der Auswahl einer bestimmten Hubschraubertypen hat der Ausschuss auch untersucht, welche Liefermöglichkeiten hinsichtlich des JET RANGERS bestanden haben.

Generalmajor Dipl.-Ing. Mühlbacher erklärte auf den Hinweis, daß der JET RANGER in der Bundesrepublik Deutschland auch direkt von der Erzeugerfirma in Amerika gekauft werden könne, daß zwar die Firma Agusta in Deutschland eine Ortsvertretung habe, es aber keinen Gebietsschutz gäbe. Österreich stehe, soweit ihm erklärt worden sei, bezüglich Agusta unter Gebietsschutz. Dadurch sei es möglich, in Deutschland den JET RANGER sowohl als Lizenzprodukt bei Agusta als auch direkt bei Bell zu kaufen.

Befragt, ob er etwas von einem Fernschreiben wisse, in dem dem Landesverteidigungsministerium ein US-Angebot gemacht worden sei, antwortete er, davon gehört und dieses Fernschreiben nach ungefähr einem Jahr gesehen zu haben. Ob dieses Fernschreiben dem Minister vorgelegt worden sei, wisse er nicht. Er habe auch keine Vergleichsmöglichkeit zwischen dem Angebot der Firma Agusta, das die hiesige Repräsentanz vorgelegt habe, und dem Angebot aus den Vereinigten Staaten gehabt, da er von diesem Fernschreiben erst nach der Bestellung gehört habe. Daraufhin angesprochen, erklärte der Zeuge, daß niemand verpflichtet sei, ihn über ein solches Angebot zu informieren. Er sei nur technischer Berater und werde von Angeboten über Flugzeuge, die nicht in Betracht kämen, nicht informiert.

Der General des Intendantendienstes Dr. Zobel teilte dem Ausschuss mit, ihm sei bekannt, daß dem Ministerium ein sehr unvollständiges Angebot, und zwar auf nicht offiziellem Wege, zugegangen sei. Das wäre für ihn Anlaß gewesen festzustellen, ob man unmittelbar von Bell ein Offert bekommen könne. Damals habe ihm der amerikanische Militärattaché in Wien bestätigt, daß Österreich nicht bei Bell beziehen könne. Auch aus einem Fernschreiben des Pentagons an die amerikanische Botschaft in Wien, das die Sektion III erhalten habe, gehe hervor, daß es nicht möglich sei, unmittelbar bei Bell zu kaufen. Ein Kauf der amerikanischen Version des JET RANGERS sei nur über die US-Armee möglich.

Nach Oberstleutnant-Intendant Dr. Seyfried dürfte die US-Armee grundsätzlich berechtigt sein, zu liefern, an wen sie wolle, die Bell-Corporation jedoch nicht. Er habe gehört, daß Österreich den JET RANGER amerikanischer Version nur über die US-Armee beziehen könne.

Oberst-Intendant Dkfm. Kanitzer teilte mit, daß die Sektion III erfahren habe, daß Hubschrauber der Type JET RANGER von der US-Armee zu erhalten seien. Auch ein Richtpreis sei angegeben worden. Die US-Ausführung und die Europaausführung des JET RANGERS seien jedoch nicht miteinander zu vergleichen, weil die US-Armee diesen Hubschrauber mit einer anderen Ausstattung bestellt habe, als sie das österreichische Bundesheer benötige.

Da das eingelangte US-Angebot nicht brauchbar gewesen sei — es war nur als Information gedacht —, bemühte man sich, allerdings vergeblich, um konkrete Angaben. Man habe von den US-Dienststellen lange Zeit keine Auskünfte erhalten. Die Angelegenheit habe sich vom 7. August 1970 bis Anfang des folgenden Jahres hingezogen. Erst dann sei es möglich gewesen, ein konkretes vergleichbares Angebot zu erhalten, sodaß die hiesigen Techniker die beiden Flugzeuge miteinander vergleichen konnten. In der Zwischenzeit sei aber die Bestellung der ersten JET RANGER bei Agusta erfolgt, weil eine klare Weisung des Ministers vorgelegen sei, die Flugzeuge von dieser Firma zu kaufen.

Der österreichische Generalrepräsentant der Firma Agusta Ing. Drescher antwortete auf die Frage, ob man den JET RANGER nur über seine Firma beziehen könne, auch Vertreter der Bell-Corporation zu sein. Agusta habe von dieser Firma eine Lizenz erworben und baue ebenfalls den JET RANGER. Dieser Hubschrauber wäre sicherlich auch bei Bell zu kaufen gewesen. Damals hätte jedoch die Vietnamkrise ihren Höhepunkt gehabt, und Österreich hätte Monate oder Jahre auf die Lieferung warten müssen. Außerdem wären die US-Maschinen bei annähernd gleichen Abgabepreisen infolge der Kosten des Transports nach Österreich teurer gewesen. Dazugekommen wären ferner noch die Kosten der Einschulung. Man hätte ein Team nach Amerika schicken müssen, während bei Agusta die Ausbildung der Techniker und Piloten kostenlos erfolgt wäre.

Wie der Zeuge weiter ausführte, sei die Möglichkeit, den JET RANGER auch anderswo, z. B. über das Pentagon zu beziehen, in besonderen Fällen gegeben, und zwar dann, wenn die US-Regierung an eine andere Regierung verkaufe. Österreich könne beim amerikanischen Staat, nicht aber bei Bell, versuchen, Flugzeuge zu kaufen. In einem solchen Fall habe auch eine Generalrepräsentanz keinen Gebietsschutz.

Bundesminister a. D. Dr. Prader stellte zu dem Fernschreiben des Pentagons, das über die US-Botschaft an das Landesverteidigungsministerium gelangt sei, fest, daß ihm davon zunächst nichts bekannt gewesen sei. Er habe hievon erst nachher aus den Zeitungen erfahren. Wohl aber sei ihm davon bekannt gewesen, daß der österreichische Militärattaché mit dem Erzeugerwerk in den USA direkt in Verbindung treten solle. Die Antwort sei wenig befriedigend gewesen, da auf eine Europalizenz mit Ausschließlichkeitsrecht hingewiesen wurde. Wegen Überlastung der Erzeugerfirma sei überdies mit einer Lieferzeit von etwa drei Jahren zu rechnen gewesen.

Eine zweite Möglichkeit hätte im Wege einer amerikanischen Militärhilfe auf Grund eines Abkommens von Regierung zu Regierung bestanden. Auch dieser Weg schien nicht gangbar, da in einem solchen Fall Flugzeuge ohne jede Spezifikation geliefert worden wären; spezielle Wünsche hätten nicht erfüllt werden können. Dazu kämen die Transportkosten und die Tatsache, daß die Flugzeuge in Amerika zerlegt und in Europa neu zusammengebaut hätten werden müssen.

Der hiesige Vertreter der United Aircraft Apenzeller antwortet auf die Frage, ob man den SIKORSKY-Hubschrauber, den United Aircraft liefere, auch über die amerikanische Armee bekommen könne, man könne jedes Gerät über die amerikanische Armee beziehen, falls es sich um ein amerikanisches Produkt handle, die amerikanische Armee liefern wolle, man bar Kasse zahle und man bereit sei, auf das Service, das jede Vertretung anbiete, zu verzichten:

#### c) Lieferung

Aus Zeugenaussagen ging hervor, daß es bei der Lieferung von Hubschraubern zu Unzukömmlichkeiten gekommen ist.

Generalmajor Dipl.-Ing. Mühlbacher antwortete auf die Frage, ob ihm bekannt sei, daß ein JET RANGER nicht geflogen werden konnte, weil bei der Lieferung das Haupttriebwerk nicht in Ordnung war: „Ich weiß, daß eine Maschine wegen Betriebsschwierigkeiten fast ein Jahr lang stand.“

Oberstleutnant Kollowrat begründete die mangelnde Flugklarheit dieses Hubschraubers damit, daß es immer ziemlich lange dauere, bis die österreichische Zulassung durchgeführt sei. Die betreffende Maschine sei Ende September oder Anfang Oktober 1969 nach Österreich geliefert worden und zunächst bis Anfang November ohne Zulassung gewesen. Als endlich die Zulassung erfolgt war, sei ein Telegramm des Inhalts gekommen, daß das Getriebe der Maschine sofort an das Agusta-Werk zurückgesandt werden müsse. Er habe gehört, daß

Agusta ein neues Lager eingebaut habe, weil bei anderen Maschinen derselben Serie ein Schaden aufgetreten sei. Er glaube, daß diese Maschine praktisch von November 1969 bis Ende Februar 1970 nicht flugklar gewesen sei.

Befragt, ob es zutreffe, daß Hubschrauber mit alten Triebwerken geliefert worden seien, führte Generalmajor Dipl.-Ing. Mühlbacher aus, daß es eine Nachbestellung für einen Hubschrauber der Type BELL-AGUSTA 204 gegeben habe. Von dieser Maschine gäbe es Ausführungen mit zwei verschiedenen starken Turbinen. Die Type mit der schwächeren Turbine werde nicht mehr erzeugt. Der Auftrag habe selbstverständlich gelautet: Auszuliefern ist der Hubschrauber mit der neuen — stärkeren — Turbine. Das Bundesheer sei darüber informiert gewesen, daß die Beschaffung der stärkeren Turbine schwierig sei und ungefähr ein Jahr dauern würde. Eines Tages habe er einen Anruf bekommen, das Abnahmekommando in Mailand sei mit der Tatsache konfrontiert, daß in dem Hubschrauber, der neu gekauft wurde, eine umgebaute — schwächere — Turbine sei. Er habe daraufhin den Auftrag gegeben, die Maschine vorbehaltlich der Klärung der finanziellen Angelegenheit zu übernehmen. Die Firma habe sich aber gegen diesen Vorwurf heftig gewehrt und darauf hingewiesen, daß sie dem Abnahmebeamten ordnungsgemäß das englische Zertifikat vorgelegt habe, aus dem der Einbau der umgebauten schwächeren Turbine ersichtlich gewesen sei.

Auf die Frage, ob der einzelne JET RANGER mit einer anderen Turbine geliefert worden sei, entgegnete Ing. Drescher, daß ein Hubschrauber der Type BELL-AGUSTA 204 mit einer überholten Turbine geliefert worden sei. Der einzelne JET RANGER habe eine neue Turbine gehabt. Zu dem Ausfall dieser Maschine sei es nach etwa zehn Flugstunden infolge eines Schadens an einem Kugellager gekommen. Das könne auch beim Kauf eines neuen Autos passieren. Das Kugellager sei kostenlos ausgetauscht worden.

Oberst Hügel berichtete dem Untersuchungsausschuß über zwei Hubschrauber, die mit zumindest vorher in Betrieb gestandenen Triebwerken geliefert worden seien. Diese Angelegenheit sei aber zum Zeitpunkt der Zeugenvernehmung noch nicht erledigt gewesen.

#### d) Rücknahme von Altgeräten

Im Zusammenhang mit der Anschaffung eines zusätzlichen JET RANGERS hat das Bundesheer vier gebrauchte Hubschrauber abgegeben.

Generalmajor Dipl.-Ing. Mühlbacher bestätigte, Bedenken gegen diesen Vorgang gehabt und grundsätzlich gegen die Abgabe der gebrauchten Maschinen gewesen zu sein, er kenne aber keinen Offizier, der dagegen Einspruch erhoben hätte. Alle hätten gesagt: Endlich werden wir die Hub-

schrauber mit den Kolbenriebwerken los. Soviel er wisse, begründete der Minister seine Entscheidung, die alten Hubschrauber abzugeben und einen neuen anzuschaffen, damit, daß er sich nicht dauernd dem Vorwurf einer „Schmetterlingsammlung“ machen lassen wolle und daß diese Angelegenheit schnell bereinigt werden solle.

Der General des Intendantzienstes Dr. Zobel sagte vor dem Ausschuss aus, daß für die Lieferung dieses einen JET RANGERS vier alte BELL-Hubschrauber in Zahlung — und zwar als Gegenzahlung — gegeben worden seien. Die Abteilung Wehrtechnik sei mit dem angebotenen Preis grundsätzlich einverstanden gewesen. Eine Innsbrucker Firma habe einen wesentlich niedrigeren Preis, nämlich 200.000 S, geboten. Die Verhandlungen der Einkaufsabteilung haben aber zu 242.500 S geführt, mehr, als bei vorangegangenen Hubschrauberverkäufen erreicht werden konnte. Der Versuch, einen anderen Käufer zu finden, der mehr geboten hätte, sei mißlungen; wie es überhaupt sehr schwierig sei, gebrauchtes österreichisches Rüstungsgut zu verkaufen.

Oberstleutnant-Intendant Dr. Seyfried führte aus, den Vertrag über die Anschaffung des zusätzlichen JET RANGERS gemacht zu haben. Der Begriff „Tauschgeschäft“ sei in diesem Zusammenhang allerdings nur als Arbeitstitel zu verwenden. Der Gegenwert der vier BELL-Hubschrauber, die an die Firma Drescher verkauft wurden, sei als Anzahlung für diesen einzelnen JET RANGER gegeben worden, der im Jahre 1969 gekauft worden sei. Die hierfür verkauften BELL-Hubschrauber hätten viel weniger eingebracht, als dieser einzelne JET RANGER gekostet habe. Den Auftrag zur Durchführung dieser Transaktion habe er am 3. März 1969 erhalten.

Befragt, ob die vier gebrauchten Maschinen schon eineinhalb oder zwei Jahre vorher abgegeben wurden, antwortete der Zeuge, daß die Zeitspanne wahrscheinlich nicht so groß gewesen sei. Die vier Maschinen seien seiner Erinnerung nach kurz nach Vertragsabschluß Ende März/Anfang April 1969 abgegeben und der Verkaufserlös als Anzahlung bei der Bestellung des einzelnen Hubschraubers aufgerechnet worden.

Zur Frage, ob auch andere Firmen zur Anbotslegung eingeladen worden seien, bemerkte der Zeuge, daß dies praktisch gegen seinen Auftrag gewesen wäre, da er den Auftrag gehabt habe, an die Firma Drescher zu verkaufen. Ein zu Vergleichszwecken eingeholtes Anbot einer Innsbrucker Firma habe aber ergeben, daß diese Firma nicht bereit war, den von Ing. Drescher gebotenen Preis zu zahlen. Die Innsbrucker Firma wollte ein darüber hinausgehendes Entgegenkommen. Eine Ausschreibung sei wegen des Zeitdruckes gar nicht möglich gewesen. Der Auftrag habe gelautet: Diese vier BELL-Hubschrauber

sind sofort zu verkaufen. Schon 1964 habe das Bundesheer alte Hubschrauber an Agusta verkauft. Damals sei ein Gegengeschäft abgeschlossen worden, das gleichzeitig mit dem Ankauf von neuen Hubschraubern abgewickelt worden sei, während das Geschäft mit Ing. Drescher unabhängig vom Ankauf eines neuen Hubschraubers gewesen sei; es haben noch über drei Millionen Schilling an Budgetmitteln gefehlt, und außerdem sei der Einkaufsabteilung der Auftrag zum Ankauf des neuen Hubschraubers erst später erteilt worden.

Oberstleutnant-Intendant Dkfm. Kanitzer bejahte die Frage, ob sich ein weiterer österreichischer Interessent für den Ankauf der alten Hubschrauber gefunden hätte, nur habe dieser nicht einmal das geben wollen, was Ing. Drescher geboten habe. Der Einkaufsabteilung sei es gelungen, das ursprüngliche Anbot Ing. Dreschers von 200.000 S auf rund 242.000 S zu erhöhen. Der andere Interessent sei nicht einmal bereit gewesen, 200.000 S zu zahlen.

Auf Befragen sagte Ing. Drescher vor dem Ausschuss zunächst aus, daß die Initiative zum Kauf eines zusätzlichen JET RANGERS und zur Abgabe von vier BELL-Hubschraubern nicht von ihm ausgegangen sei. Diese vier BELL-Hubschrauber seien auch nicht gegen einen JET RANGER getauscht worden, die Firma Drescher habe sie vielmehr um einen bestimmten Betrag gekauft und in der Folge privat nach Deutschland weiterverkauft. Dieser Betrag sei dann sozusagen als Anzahlung für einen neuen JET RANGER geleistet worden. Nach Lieferung dieses Hubschraubers seien die Mehrkosten getragen worden.

Bei einer späteren Einvernahme korrigierte Ing. Drescher seine Aussage und erklärte, daß die Initiative zum Kauf der vier alten Hubschrauber doch von seiner Firma ausgegangen sei. Er habe diese Hubschrauber auch nicht nach Deutschland, sondern nach England verkauft. Vertragspartner von ihm hätten erfahren, daß Österreich alte Hubschrauber habe, und hätten fernschriftlich ihr Interesse daran bekundet. Seine Firma habe daraufhin sofort mit den zuständigen militärischen Stellen in Österreich Verbindung aufgenommen und angefragt, ob sie diese Hubschrauber abgeben wollten. Es wurde auch darauf hingewiesen, daß ein Abnehmer vorhanden wäre und ein späterer Verkauf nur schwer möglich sein würde. Man sei auch an Bundesminister Dr. Prader herangetreten. Der Bundesminister habe am 27. Feber 1969 durch die Sektion V telefonisch mitteilen lassen, daß das Bundesheer der Firma Drescher vier alte BELL-Hubschrauber als Anzahlung für einen weiteren JET RANGER anbieten werde.

Oberstleutnant Kollowrat antwortete auf den Vorhalt, daß die Abgabe der vier Maschinen für den einzelnen JET RANGER nicht von der

Truppe ausgegangen sei, und auf die Frage, ob er etwas dagegen unternommen habe:

„Ich habe, als die ersten Maschinen verkauft wurden, auf den Umstand aufmerksam gemacht, daß diese Maschinen zusammen noch ungefähr 3000 Flugstunden erbringen können, das waren mehr als 50 Prozent der Flugkapazität bis zur nächsten Grundüberholung.“

Darüber befragt, wen er darauf aufmerksam gemacht habe, antwortete der Zeuge, daß er ein diesbezügliches Dienstschreiben, und zwar, wie er glaube, 1968 oder 1969 verfaßt habe.

Zusammenfassend gelangt die Mehrheit des Untersuchungsausschusses (Abgeordnete der SPÖ und FPÖ) zu folgenden Feststellungen:

Nach einem von der Sektion III des Bundesministeriums für Landesverteidigung ausgearbeiteten Programm war der Ankauf von zwei Hubschrauberstaffeln der Type JET RANGER vorgesehen. Diesem Ankauf ging eine Erprobung verschiedener Hubschraubertypen voraus, aus der sich ergab, daß an erster Stelle der HUGHES-Hubschrauber, an zweiter Stelle die ALOUETTE und an dritter Stelle der JET RANGER gereiht war. Der HUGHES-Hubschrauber war aber nicht prompt lieferbar, die ALOUETTE war im Auslaufen, daher wurde der JET RANGER ausgewählt.

Am 20. Juni 1968 erhielt der Leiter der Einkaufsabteilung A vom Bundesminister die Weisung, „den Vorgang mit aller Eile zu betreiben“. Auf den Vorhalt der Sektion III, daß die Truppenerprobung noch nicht durchgeführt worden sei, hat der Bundesminister am 22. August 1968 entschieden, diese Truppenerprobung sei nicht mehr durchzuführen, da sie in einer anderen Form bereits erfolgt sei.

Die Anschaffung der ersten Staffel JET RANGER erfolgte ohne Befassung des Landesverteidigungsrates, obwohl im Beschlußprotokoll des Landesverteidigungsrates vom 20. Juli 1967 ausdrücklich angeführt war, daß der Bundesminister für Landesverteidigung ersucht wird, über die in Aussicht genommene Anschaffung von verschiedenen Hubschraubertypen dem Landesverteidigungsrat zu berichten.

Im August 1970 erhielt die Einkaufsabteilung A vom Leiter der Sektion V des Bundesministeriums für Landesverteidigung auf Grund eines Dienstzettels, den Bundesminister Freihsler unterschrieben hatte, die Weisung, die Beschaffung der zweiten Staffel JET RANGER in die Wege zu leiten. Dieser Bestellakt wurde vom Bundesministerium für Finanzen wegen Unwirtschaftlichkeit abge-

lehnt, da im Anbot kein Festpreis, sondern ein veränderlicher Preis angegeben war.

Demgegenüber gelangten die Abgeordneten der ÖVP zu folgender Auffassung:

Dr. Seyfried wurde im August 1970 von General Dr. Zobel beauftragt, die Bestellung von weiteren zwölf Hubschraubern der Type JET RANGER bei der Firma Ing. Drescher in die Wege zu leiten. Wie Dr. Seyfried dem Untersuchungsausschuß mitteilte, hatte der Sektionsleiter gesagt, daß die Abteilung Luftzeuggerät und der zuständige Hubschrauberreferent der Abteilung Wehrtechnik/Flugwesen in diesen Beschaffungsvorgang nicht einzuschalten seien (s. S. 19). Dies sei in Form einer Weisung geschehen.

General Dr. Zobel stellte dazu fest, daß er zwar keine ausdrückliche Weisung, die Abteilung Luftzeuggerät nicht einzuschalten, gegeben habe, daß sich dies aber aus einem Dienstzettel des damaligen Verteidigungsministers Freihsler zwangsläufig ergeben habe. Aus diesem Dienstzettel ging auch hervor, daß man diese Angelegenheit rasch erledigen müsse. Da also dieser schriftliche Auftrag des Ministers vorlag, habe Dr. Zobel angeordnet, vorerst die Abteilung Luftzeuggerät nicht einzuschalten.

Wie aus den Unterlagen des Untersuchungsausschusses hervorgeht, hat das Finanzministerium diese Bestellung wegen Unwirtschaftlichkeit abgelehnt. Es lag hier also eine ähnliche Meinungsdivergenz zwischen dem Verteidigungsressort und dem Finanzministerium vor wie beim Beistandsleistungsvertrag, dem sogenannten Know how-Vertrag.

Oberst Hülge erklärte im Untersuchungsausschuß, daß durch die Nichtbefassung der Abteilung Luftzeuggerät die mit der ersten Bestellung gemachten Erfahrungen nicht verwertet werden konnten und daß, wenn der ursprünglich vorgesehene Vorgang nicht gebremst worden wäre, sicherlich ein Nachteil für das Verteidigungsministerium entstanden wäre (s. S. 19). Nach Dr. Seyfried hat sich der Gesamtrahmen dieser Bestellung um 80 Millionen Schilling bewegt.

Die Abgeordneten der ÖVP stellten hiezu fest, daß keine Anhaltspunkte für einen zeitlichen Druck auf die Anschaffung von zwölf zusätzlichen Hubschraubern der Type JET RANGER bei der Firma Ing. Drescher, wie dies aus dem Dienstzettel des damaligen Verteidigungsministers hervorgeht, gegeben waren. Weiters war die Art, wie es zu dieser Bestellung kam, mehr als ungewöhnlich. Jedenfalls hat die von Minister Freihsler verfügte Bestellung von weiteren zwölf JET RANGERN

nach Meinung des Bundesministeriums für Finanzen den Erfordernissen der Wirtschaftlichkeit nicht entsprochen.

### 5. Wartung der Flugzeuge

a) Situation auf dem Gebiete der Wartung von Flugzeugen des Bundesheeres sowie der Durchführung von Wartungsarbeiten durch die AUA, die Flughafenbetriebsgesellschaft Wien und sonstige Firmen

Der Ausschuß hat sich mit der Situation auf dem Gebiete der Wartung von Flugzeugen des Bundesheeres sowie mit der Durchführung von einschlägigen Wartungsarbeiten durch die AUA, die Flughafenbetriebsgesellschaft Wien und andere Firmen befaßt.

Auf die Frage, was der Grund dafür sei, daß man in der Betreuung der Flugzeuge eine neue Lösung wollte, erklärte Dipl.-Ing. Mühlbacher:

„Der Herr Bundesminister Prader hat auf meine Forderung, unsere vorhandenen Werkstätten auszubauen, gesagt: ‚Ich kann alles, nur nicht Personal beschaffen, da ich das Gehaltschema für das Bundesheer nicht ändern kann. Ich habe mich dazu entschlossen, hundertprozentig auf die AUA zu setzen und die AUA damit zu beauftragen.‘

Es erfolgte dann ein Einspruch der Flughafenbetriebsgesellschaft, die gesagt hat, wir sind ja auch noch da. Es wurde dann die Entscheidung getroffen, der Flughafenbetriebsgesellschaft entsprechend ihrer Ausrüstung einfache Flächenflugzeuge mit Kolbenantrieben zu geben und Düsenflugzeuge der AUA. Kleinere Aufträge wurden auf verschiedene Firmen verteilt.

Es war die Frage, wie man die AUA beschäftigen kann. Ich habe der AUA gesagt, schickt uns Leute zur Einweisung. Wir haben einen zweiten Werkzeugsatz gehabt, den man leihweise der AUA überlassen hätte können. So hat man zu arbeiten begonnen. Da gab es noch keinen Vertrag.

Ich hatte vom Minister den Auftrag, die AUA für die Instandsetzung der J 29 heranzuziehen. Diese Sache hat sich aber dann zerschlagen, weil die AUA Leute entlassen mußte und keinen langjährigen Vertrag eingehen wollte.“

Der Zeuge Hild führte aus, daß im Ausland sehr häufig Wartung bzw. Überholung und technische Betreuung von Flugzeugen an Zivilfirmen übertragen werde und daß sich dies sehr bewährt habe. Anlässlich der Lieferung der ALOUETTE II im Jahre 1957 habe sich er bzw. seine Firma hiezu bereit erklärt. Unter der Voraussetzung, daß man eine gewisse Mindestanzahl von Hubschraubern gekauft hätte, wäre Turbo-

meca gemeinsam mit Sud Aviation bereit gewesen, in Österreich eine Art von Servicewerkstätten einzurichten und der österreichischen Industrie Aufträge auf Teilfertigungen für Turbomeca zu geben. Es sollte eine zivile Firma aufgebaut werden, die dem Militär sehr effektiv helfen hätte können. Dieses Projekt sei aber nicht durchgeführt worden, weil die Stückzahl nicht erreicht worden sei und weil das Militär glaubte, die Wartung selber machen zu müssen. Wenn man etwas selber machen kann, habe das sehr viel für sich. Nur habe es insofern Schwierigkeiten gemacht, als man keine Techniker bekommen habe, die bereit gewesen seien, für eine Bezahlung nach dem Beamtenschema zu arbeiten. Es habe sich allerdings herausgestellt, daß die Techniker beim österreichischen Bundesheer derart gut gewesen seien, daß eine von allen Seiten anerkannte Wartung der ALOUETTE mit Heereskräften durchgeführt werden konnte. Die SUD AVIATION-Hubschrauber des österreichischen Bundesheeres seien wirklich ausgezeichnet gewartet. Das schlage sich in einem Klarstand von 80 Prozent nieder, wovon andere Firmen nur träumten.

Bundesminister a. D. Dr. Prader erklärte hiezu, daß dies durchaus möglich sein könne. Man dürfe aber nicht übersehen, daß das Bundesheer, so wünschenswert es auch wäre, nicht für jede Flugzeugtype Spezialisten habe. Alle müßten an allen Geräten arbeiten. Das sei aber nicht einfach.

Zur Frage der Wartung von Flugzeugen des Bundesheeres einschließlich der Wartung durch die AUA erklärte Bundesminister a. D. Dr. Prader:

„Im fliegerischen Bereich ist eine garantierte Instandhaltung und Wartung von entscheidender Bedeutung, weil sonst Fluggeräte nicht flugklar sind und Unglücksfälle auftreten. Es war eine der größten Sorgen, in Österreich eine Wartungsorganisation zustande zu bringen, weil wir im Lande über keine Flugzeugindustrie verfügen. Auf dem Kraftfahrzeugsektor wäre das viel leichter möglich gewesen, weil wir über entsprechende Betriebe verfügen.

Auf dem fliegerischen Gebiet war das aber ganz anders. Die Heranbildung des Personals und Unterstützungsdienste eines Flugzeugwerkes waren nicht garantiert. Wir mußten daher um sündteures Geld die Unterstützung ausländischer Flugzeugwerke in Anspruch nehmen. Wegen gar nicht großer Reparaturen oder Wartungen mußten wir unsere Flugzeuge zur Überholung in die Herstellerwerke überfliegen. Das hat irrsinniges Geld gekostet und obendrein ein bis zwei Jahre Wartezeit.

Vom militärischen Gesichtspunkt aus wäre es sehr wertvoll gewesen, das im eigenen Land ma-

chen zu können, weil dann in kritischen Situationen keine derart große Abhängigkeit besteht.

Ich habe den Gedanken gehabt, die AUA damit zu befassen; ich habe schon vorher angeordnet, die AUA die J 29 warten zu lassen, weil wir im Bereiche des Heeres nicht über die entsprechende technische Kapazität verfügen.

Es ist sehr schwer, geeignete Leute zu bekommen, und auch mit Sonderverträgen ist dieses Problem nicht zu lösen.

Als das neue Ausrüstungsprogramm realisiert worden ist, habe ich die AUA ersucht, zu prüfen, inwieweit sie Serviceleistungen erbringen könnte.

Es ist auch noch der Gedanke erwogen worden, daß die Herstellerfirmen selber Wartungseinrichtungen schaffen. Ein Team von Alouette war in Österreich, um zu prüfen, was sie hier machen könnten.

Nach langen Verhandlungen mit der AUA war schließlich ein Vertrag unterschriftsreif. Da sich eine Firma von der anderen nicht in die Konzeption schauen lassen will, wenn sie zusammenarbeiten müssen, waren die Verhandlungen schwierig. Trotzdem lag ein Vertrag vor.

Vor der Unterfertigung dieses Vertrages hat die AUA-Führung gewechselt. Die neue Führung hat erklärt, es wäre ganz unmöglich, diesen Vertrag zu akzeptieren, denn das würde für die AUA eine gigantische Investition bedeuten, die sie für den eigenen Betrieb nicht brauchen würde, sondern die spezifisch auf das Bundesheer ausgerichtet wäre.

Ich stand vor einer sehr ungunstigen Situation: Das neue Fluggerät war im Anrollen, und die Zeit ist immer kürzer geworden. Ich habe die Herren der AUA gebeten, mir zu sagen, was sie machen können. Ich habe aber monatelang keine Antwort bekommen.

Ich war nicht bereit, wegen mangelnder Wartung in Österreich eine STARFIGHTER-Situation so wie in Deutschland zuzulassen. Seit die Deutschen um sehr viel Geld amerikanische Techniker engagiert haben, ist die Unfallrate abgesunken.

Ich habe den Auftrag gegeben, zu prüfen, was man in dieser Situation tun könnte. Drescher hat angeboten, bei entsprechender Beteiligung eine Werft zu errichten. Aber alle diese Bestrebungen waren nicht zielführend.“

Auf die Frage, ob versucht worden sei, von der AUA abgehende Techniker beim Bundesheer einzustellen, teilte Dr. Prader mit:

„Ich war natürlich daran interessiert. Wenn Sie sich unsere Lohntabelle hernehmen, so wissen Sie, woran es gescheitert ist. Es ist uns nur in einem einzigen Fall gelungen, einen AUA-Mann zum Bundesheer zu bringen, das war ein Chef-

ingenieur. Das war aber nur deswegen, weil er schon zu alt war, um ins Ausland zu gehen und er außerdem einen Lehrvertrag in Wiener Neustadt bekommen hat.“

Auf die Frage, ob es eine Übersicht jüngerer Datums über den Klarstand von Flugzeugen gäbe, erklärte Generalmajor Dipl.-Ing. Mühlbacher, daß vor einigen Tagen das JaBo-Geschwader alarmiert worden sei. Von 15 Flugzeugen seien innerhalb von zehn Minuten vier Maschinen startklar gewesen; alle anderen seien unklar gewesen. Die Ursache dafür sei aber mangelnde Planung und fehlendes Personal und liege nicht an den Flugzeugen. Das Bundesheer fliege im laufenden Jahr maximal 20.000 Flugstunden. Die J 29, von der noch zehn Maschinen halbklar seien, sei im Jahre 1970 insgesamt 1000 Stunden geflogen; das seien acht Stunden je Flugzeug im Monat.

Wie Oberst Hügel mitteilte, werde die AUA nach wie vor zu verschiedenen Wartungsaufgaben herangezogen. Nach seiner Darstellung benötige die AUA ihr Wartungspersonal nur für bestimmte Zeiten. Solange die AUA-Maschinen in der Luft seien, wäre das Wartungspersonal nicht ausgelastet. Der zuständige Direktor der AUA sei an einer Ausnützung dieser toten Zeit interessiert. Das Bundesheer könne zwar mit eigenem Personal verschiedene Wartungsarbeiten ausführen, aber nicht in dem erforderlichen Umfang. Als die Klarhaltung der J 29 in ein kritisches Stadium getreten sei, habe Minister Prader angeordnet, bestimmte Reparaturen an die AUA zu vergeben, um das Jagdbombergeschwader zu entlasten. Beschwerden über die AUA im Zusammenhang mit der Durchführung von Wartungsarbeiten habe es nicht gegeben.

Auf die Frage, ob befürchtet wurde, daß es, falls man keine Lösung der Wartung fände, wie in Deutschland zu einer STARFIGHTER-Situation käme, erklärte der Zeuge:

„Nein, da glaube ich immer an das österreichische Wunder. Es geht immer weiter.“

Befragt, in welchem Verhältnis die Gehälter von Technikern und Monteuren beim Heer und bei privaten Firmen zueinander stehen, führte General Dr. Zobel aus, daß die Wartung durch Vertragsbedienstete daran scheiterte, daß man den Vertragsbediensteten nicht das bezahlen konnte, was sie in der freien Wirtschaft erhalten hätten. Auch Sonderverträge — er denke dabei an Werkmeister — hätte das Bundeskanzleramt nie genehmigt. Darüber hinaus hätte die Gewerkschaft Schwierigkeiten gemacht. Die Relation der Gehälter beim Heer und bei privaten Firmen hätte mindestens 1 zu 4 betragen.

Hinsichtlich einer weiteren Befassung der AUA mit Reparaturarbeiten ist einem Aktenvermerk von Dr. Prader vom 24. Oktober 1969 folgendes zu entnehmen:

„Im Parlament haben am 23. Oktober 1969 bei mir von der AUA die Herren Parizek, Redl und Hawle vorgeschlagen.“

Die genannten Herren ersuchten mich, die AUA weiterhin bei Reparaturarbeiten für unsere Fliegerei zu berücksichtigen.

Ich habe den Herren mitgeteilt, daß ich die Absicht gehabt habe, die AUA als generellen Instandsetzungspool für die Luftstreitkräfte einzuschalten. Ein diesbezüglicher Vertrag stand unmittelbar vor der Unterzeichnung, als der Wechsel im AUA-Vorstand eintrat. Die neue AUA-Führung hat mir mitgeteilt, daß sie diesen Vertrag nicht unterzeichnen könne, weil die notwendigen Investitionsmittel nicht aufzubringen sind. Sie hätte vom Finanzminister den Auftrag, einen Sanierungsplan auszuarbeiten, der auch mit einer gewaltigen Personaleinschränkung verbunden sein müsse. Darüber hinaus würde es sich bei vielen der in Aussicht genommenen Arbeiten für das Bundesheer nur um Arbeiten für ‚Dritte‘ handeln, die nicht übernommen werden können.

Ich habe dann die AUA gebeten, mir mitzuteilen, welche Leistungen sie künftighin erbringen könne. Darauf habe ich aber bis zur Stunde keine konkrete Antwort erhalten. Da durch diese Verhandlungen zwei Jahre verlorengegangen sind, muß ich mich raschest bemühen, andere Methoden für die Instandhaltung unseres Fluggerätes anzuwenden. Wir haben vor, eine Technikergruppe zu engagieren, die vor allem Spezialisten für alle in unserem Bestand befindlichen Flugzeugtypen haben soll und die als Feuerwehr zur Verstärkung unserer Instandsetzungseinrichtungen auf Grund eines Zivilvertrages herangezogen werden kann. Aufträge, die wir auf diese Art nicht bewältigen können, müssen mit Firmen gelöst werden. In diesem Rahmen soll es weiterhin möglich sein, gewisse Aufträge auch an die AUA zu geben. Voraussetzung allerdings ist, daß wir endlich klar sehen, was die AUA zu leisten imstande ist. Die Herren haben mir erklärt, daß sie sich darum beim Vorstand bemühen werden.“

Zur Frage AUA heißt es in einem weiteren Schriftstück Dr. Praders, daß er sich seit Jahren darum bemühe, eine Verbesserung der Einsatzbereitschaft und Erhöhung des Klarstandes der Luftfahrzeuge zu erreichen. In langwierigen Verhandlungen mit dem Präsidenten der AUA und ihren Direktoren konnte am 8. November 1968 die Übereinstimmung über den Abschluß eines Wartungsvertrages mit der AUA erzielt werden. Dieser Wartungsvertrag fand am 20. November 1968 mit Zahl 115.861/68 auch die Zustimmung des Finanzressorts.

Am 17. Dezember 1968 wurde der AUA dieser Vertrag übermittelt, den die AUA jedoch trotz zahlreicher auch unter dem Vorsitz Minister Dr. Praders mit dem Präsidenten des Auf-

sichtsrates der AUA sowie den beiden neu bestellten Vorstandsleitern geführten Besprechungen endgültig abgelehnt hat.

Dr. Zobel erklärte zum selben Thema:

„Die wiederholten Versuche, mit der AUA abzuschließen, scheiterten. Wir haben zwar x-mal urgiert, aber die neue Geschäftsführung hat den Vertrag abgelehnt.“

#### b) Vorarbeiten zum Abschluß eines Beistandsleistungsvertrages (Know how - Verträge)

Breiten Raum in den Untersuchungen des Ausschusses nahm auch der beabsichtigte Abschluß eines Beistandsleistungsvertrages (Know how - Verträge) ein.

Danach befragt, was nach dem Scheitern der Verhandlungen mit der AUA geschehen sei, erklärte Dipl.-Ing. Mühlbacher, daß sich die einzelnen Firmen dafür interessiert hätten, selbst Know how zu bieten.

Graf Agusta habe angeboten, eine Million Dollar zur Verfügung zu stellen. Der Minister habe dies als guten Anfang bezeichnet. Er, Mühlbacher, mußte aber nein dazu sagen, da er wußte, wie das Agusta in Italien mache. Dieser verlange eine bezugsfertige Halle mit Heizung und sämtlichen Betriebsmitteln. Die Million Dollar würde aber gerade dazu ausreichen, um die Sonderwerkzeuge zu bestellen.

Das sei Agusta/Drescher gewesen. Dann habe sich noch Apenzeller dafür interessiert, der gesagt habe, er hätte die Unterstützung der AUA. Ferner habe sich Generalkonsul Hild dafür interessiert, auch in Zusammenarbeit mit einer österreichischen Firma.

Auf die Frage, ob die AUA niemals über den Umfang der Arbeiten informiert gewesen sei, stellte Dipl.-Ing. Mühlbacher fest, daß die AUA ja schon zwei Jahre lang über den Umfang der Arbeiten informiert gewesen sei.

Auf eine weitere Frage, ob Ing. Drescher mehr Informationen gehabt hätte als seine Konkurrenzfirmen, erklärte Dipl.-Ing. Mühlbacher wörtlich:

„Drescher hat sich ein Jahr lang intensiv damit befaßt. Er hat vom Bundesministerium für Landesverteidigung, von mir, nicht mehr Fachunterlagen erhalten als jeder andere. Der Franzose mußte seine französischen Unterlagen haben, der Italiener seine Italien-Unterlagen. Ich habe dem Drescher weder Unterlagen von den Franzosen noch von den Schweden noch von sonst jemandem gegeben. Er hat nur seine Unterlagen gehabt. Mir ist nicht bekannt, daß Drescher von anderen Firmen Unterlagen gegeben worden wären, damit er Einsicht in andere Unterlagen nehmen könne.“

Generalmajor Dipl.-Ing. Mühlbacher erklärte auf weiteres Befragen, daß es auf Grund eines

Vorschlag von Ing. Drescher zur Ausarbeitung des Entwurfes eines Betreuungsvertrages gekommen sei. Der Vorgang sei mit dem Antragsteller wiederholt eingehend besprochen worden. Mit Schreiben vom 25. August 1969 sei der Firma Drescher eine Planungsstudie zu ihrem Vorschlag vom 31. Juli 1969 übermittelt worden.

Ing. Drescher erklärte, daß die Idee, eine Know how-Gruppe zu gründen, von ihm persönlich gekommen sei, aber erst zu einem Zeitpunkt, als alle anderen Bemühungen, eine Werft auf ziviler Basis zu gründen, fehlgeschlagen waren.

Auf die Frage nach der Notwendigkeit eines Wartungsvertrages antwortete General Seitz:

„Wir hatten immer zu wenig echte Kräfte. Wir waren zwar immer hinterher, aber die Aufnahmeformalitäten waren viel zu schleppend.“

Auf die Frage über das Zustandekommen eines Wartungsvertrages erklärte Bundesminister a. D. Dr. Prader:

„In Anlehnung an den Wartungsvertrag der Elin hinsichtlich Kolomansberg, der zunächst sehr bekämpft wurde, habe ich vorgeschlagen, ein Firmenengagement zu suchen, das diese Aufgaben übernimmt. Nur war es da schwieriger, weil Elin Werke in Österreich hat, während wir aber kein Flugzeugwerk haben.“

Ich habe schließlich alle Flugzeugvertreter eingeladen und ihnen gesagt, daß ich um einen Wartungsvertrag mit hochspezialisierten Leuten bitte und um Angebote ersuche. Die Vertreter der Flugzeugfirmen waren nicht sehr begeistert, weil jeder um sein Geschäft gefürchtet hat. Für mich aber war nicht das Geschäft der einzelnen Flugzeughändler entscheidend, sondern die Sicherstellung der Wartung im Bundesheer.“

Der General des Intendantendienstes Dr. Zobel wurde darüber befragt, ob die Wartung der Bundesheerflugzeuge vor dem beabsichtigten Know how-Vertrag nicht oder nur mangelhaft funktioniert habe. Er bejahte diese Frage und brachte dem Ausschuss einen Brief von Minister Prader an Minister Heilingsetzer zur Kenntnis, in dem unter Hinweis auf die Ministerverantwortlichkeit ausdrücklich ausgeführt wird, daß zur Erhöhung des Klarstandes und zur Beseitigung des Notstandes bei der Wartung der Bundesheerflugzeuge ein Wartungsvertrag abgeschlossen werden müsse.

Oberstleutnant-Intendant Dr. Seyfried sagte aus, daß Ing. Drescher zumindest seit dem 31. Juli 1969 vom Konzept des Know how-Vertrages Kenntnis gehabt habe. Er wisse darüber hinaus von einer Mitteilung des Ing. Drescher, in der dieser angibt, noch früher davon Kenntnis gehabt zu haben. Dies gehe auch aus einem Schreiben vom 15. Mai 1970 an Bundesminister Freihsler hervor, worin Ing. Drescher erklärte, schon zwei

Jahre lang Vorarbeiten für den Aufbau eines Wartungsteams geleistet zu haben.

Ing. Drescher bezeichnete den 14. April 1969 als die Geburtsstunde des Know how-Vertrages. An diesem Tage sei das Bundesministerium für Landesverteidigung durch Oberst Maerker an ihn schriftlich herantreten, er möge sich sofort zur Verfügung stellen und ein Exposé über die Errichtung einer Instandsetzungswerft ausarbeiten; seine Arbeit, die er schon vor zwei Jahren begonnen habe, sei in einen Know how-Vertrag umgemodelt worden. Am 10. Juni 1969 habe er den Know how-Vertrag ausgearbeitet. Er sei angewiesen worden, engen Kontakt mit General Dipl.-Ing. Mühlbacher zu halten, der ihm die Forderungen des Militärs kundtun werde. Der erste Vertragsentwurf vom 10. September 1969 sei laufend geändert worden.

Wie der Zeuge feststellte, habe sich der Vertrag, der ausgearbeitet worden sei, naturgemäß an den Entwurf, den er zuerst gemacht habe, gehalten. Die Sektion V habe schließlich aus diesem Entwurf einen Vertrag gemacht, damit habe er aber nichts zu tun gehabt. Die Ausschreibung habe sich dann aus seinem Vertrag ergeben. Diese Ausschreibung habe auch er nicht gekannt. Ing. Drescher bestätigte jedoch, daß der Inhalt des Leistungsverzeichnisses im wesentlichen dasselbe gewesen sei wie das Ergebnis der vorhergegangenen Verhandlungen.

Bundesminister a. D. Dr. Prader verneinte die Frage, ob die Idee eines technischen Assistenzvertrages als Vorläufer des Know how-Vertrages von Ing. Drescher stamme, vor allem im Hinblick auf die Schwierigkeiten mit der BELL-AGUSTA 204.

Auf die Frage, ob ihm bekannt sei, ob einer der Bewerber schon vor dem 3. Oktober 1969 über den Inhalt der Ausschreibungsunterlagen des Wartungsvertrages informiert war, erklärte Dr. Prader:

„Nein. Ich habe mit meinen Herren stundenlang darüber beraten, was man tun könnte, nachdem diese Situation mit der AUA eingetreten ist. Ich habe von der Wehrtechnik unentwegt Warnungen bekommen, daß, wenn nicht durch das Vorhandensein entsprechender Techniker die Wartung der Geräte sichergestellt ist, es zu einer sehr großen Fehlentwicklung kommen kann.“

Auf die Frage, ob der Flugzeugvertreter Ing. Drescher Verhandlungen mit dem Ministerium über den Wartungsvertrag schon vor dieser Ausschreibung aufgenommen habe, erklärte Dr. Prader:

„Mit mir nicht. Ob irgendwelche Gespräche darüber geführt wurden, kann ich nicht wissen, weil die Firmenvertreter nur selten zu mir gekommen sind. Sie hatten viel mehr Kontakt mit der Wehr-

technik, mit der Einkaufsabteilung und mit der Versorgungsabteilung. Das ist selbstverständlich.“

Auf den Vorhalt, daß Ing. Drescher als Zeuge erklärt habe, daß er im Sommer, also vor jenem 3. Oktober, mit einem Vorschlag an das Ministerium herangetreten wäre und daß praktisch sein ausgearbeitetes Offert der Ausschreibung zugrunde gelegt worden wäre, erwiderte Dr. Prader:

„Derartige Vorschläge in verschiedenen Modifikationen hat es immer gegeben. Wir haben uns auch darum bemüht, über die Firma Hild die Sud Aviation zu interessieren, Investitionen bei der AUA in Schwechat zu machen. Sie haben sich dazu bereit erklärt, aber nicht auf Firmenkosten.“

Ich habe mein weiteres Interesse an einer Geschäftsverbindung bekundet, aber zum Ausdruck gebracht, daß die Firma ihrerseits auch Serviceleistungen erbringen müsse. Sie wollte aber Investitionen nicht aus eigenem tätigen.“

Auf die wörtliche Frage „Ist Ihnen nicht bekannt, daß Ing. Drescher ein Offert an das Ministerium herangetragen hat und dieses Offert praktisch die Grundlage der Ausschreibung vom Oktober 1969 war?“ erwiderte Dr. Prader:

„Das ist mir nicht bekannt. Ich habe mir den Wartungsvertrag mit der Firma Elin am Kolomansberg als Modell genommen. Eine ähnliche Lösung ist mir vorgeschwebt, obwohl nicht die gleichen Vorbedingungen sind, weil Elin Werke in Österreich hat, ein Flugzeugwerk aber nicht existiert.“

Auch nach General Dr. Zobel war der Wartungsvertrag mit Elin das Muster eines Beistandsleistungsvertrages (Know how-Vertrages).

Auf die Frage, ob er sich an die Feststellung erinnern könne, daß Triebwerke nicht Gegenstand der Betreuung durch die Know how-Gruppe sein können, stellte Dr. Prader fest:

„Das kann ich absolut geäußert haben, aber nicht, weil wir die Einrichtungen nicht haben. Ich habe schon am Anfang erwähnt, daß Triebwerke in Österreich nicht überholt hätten werden können. Das schien mir aber weniger gravierend zu sein, weil wir uns mit Ersatztriebwerken helfen hätten können. Nach Mitteilung der Techniker wären die notwendigen Investitionen für Triebwerksüberholungen in derart gigantische Summen gegangen, daß das außerhalb jeder Realität gestanden ist.“

Oberst-Intendant Dkfm. Kanitzer führte vor dem Ausschuss aus, daß der Minister im September 1969, nachdem ein Wartungsvertrag mit der AUA nicht zustande gekommen sei, die Weisung erteilt habe, einen sogenannten Know how-Vertrag abzuschließen. Durch diesen Vertrag sollte die Beratung der Techniker des Bundes-

heeres gewährleistet werden, um die Einsatzbereitschaft der Flugzeuge zu erhöhen. Es sei vorgeesehen gewesen, daß ein Teil dieses Beratungsvertrages auch handwerkliche Leistungen umfassen solle. Zum größten Teil aber seien die in Aussicht genommenen Leistungen Beratungsleistungen gewesen.

Am 4. September 1969 habe der Minister angeordnet, daß im Einvernehmen mit den zuständigen Stellen umgehend der Vertrag auszuarbeiten sei. Diese Weisung habe sich auf eine Planungsstudie der Abteilung Wehrtechnik/Flugwesen bezogen, die dem Minister klagemacht habe, worauf es in einem solchen Vertrag ankomme.

Nach dieser Studie habe laut Dkfm. Kanitzer die Abteilung Wehrtechnik/Flugwesen auftragsgemäß mit Ing. Drescher Gespräche geführt und dessen Forderungen präzisiert. Auf Grund dieser übermittelten Forderungen habe dann die Einkaufsabteilung A einen Vertrag entworfen, der in modifizierter Form zur Ausschreibung geführt habe.

Die Ausschreibung sei am 15. Oktober 1969 durchgeführt worden, die Firmen habe der Minister ausgewählt. Die Angebotsfrist sei mit 14 Tagen begrenzt gewesen. Nach Einlangen der Angebote habe die Sektion V dem Minister berichtet, eine Entscheidung erbeten und schließlich einen Vertragsentwurf vorgelegt.

Für die Firma Hild hatte Dipl.-Ing. Prochazka an der Vorbesprechung zur Ausschreibung des Know how-Vertrages teilgenommen. Der Genannte sagte vor dem Untersuchungsausschuss aus, daß er gewisse stenographische Kenntnisse habe und bei derartigen Sitzungen so vollständig wie nur möglich mitzuschreiben pflege, was er auch im konkreten Falle getan habe. Nach dem von ihm angefertigten Sitzungsbericht habe am 3. Oktober 1969 um 16 Uhr im Bundesministerium für Landesverteidigung die Besprechung über das Projekt betreffend den Aufbau einer Know how-Gruppe zur Betreuung der vom Bundesministerium für Landesverteidigung eingesetzten Fluggeräte stattgefunden.

Die Sitzung sei von General Dipl.-Ing. Mühlbacher eröffnet worden, der die Problemstellung darlegte. Aufgabe der Know how-Gruppe sollte sein, die Betreuung der eingesetzten Fluggeräte, insbesondere die Einweisung, Abnahme, Übernahme, Inbetriebnahme und Inbetriebhaltung, zu gewährleisten. Das vorgesehene Spezialistenteam sollte unter anderem Betriebsanweisungen, Bedienungsanweisungen, Prüfvorschriften und technische Modifikationsanweisungen ausarbeiten. Erforderlich seien einige Ingenieure mit Erfahrungen in der Flugzeugbetreuung (Wartung) sowie einige Spezialisten, die in der Lage seien, praktische Anweisungen zu geben und handwerklich mitzuarbeiten. In Ausnahmefällen hätte die Know how-

Gruppe auch Ersatzteile zu beschaffen. Triebwerke sollten nicht Gegenstand der Betreuung der Know how-Gruppe sein.

Minister Dr. Prader, der mit Oberst Maerker erst später erschienen sei, habe erklärt, wer ein solches Team nicht stellen könne, scheidet aus. Er wolle auf keinen Fall von jeder Firma fünf Leute haben, einer müsse in der Lage sein, alles zu übernehmen. Er wisse, daß die Ausschreibung sehr schwierig sei, es müsse jedoch klar gesagt werden, wer hier nicht mittue, scheidet aus. Und bei einer Firma, die nicht mittue, werde das Bundesheer nichts mehr kaufen.

Ausdrücklich bestätigte der Zeuge die Richtigkeit seiner Aufzeichnungen hinsichtlich der wiedergegebenen Ausführungen Dr. Praders und bemerkte ergänzend:

„Ja, gerade an diesen Wortlaut kann ich mich sogar genau erinnern, vor allem an den letzten Nebensatz ‚werden wir nichts mehr kaufen‘. Der Minister hat dies mit sehr kategorischer Betonung gesagt.“

Auf die Frage, ob ihm aufgefallen sei, daß Ing. Drescher bei der Sitzung über die Problematik des Know how-Vertrages schon informiert gewesen sei, erklärte Dipl.-Ing. Prochazka, Ing. Drescher habe nahezu keinerlei Aufzeichnungen gemacht, was ihm auffiel. Gegen Ende der Sitzung habe Ing. Drescher an den Zeugen die Frage gerichtet, warum er alles so ausführlich mitschreibe, das stehe ja ohnedies alles in der Ausschreibung; daran könne sich der Zeuge ebenfalls mit einer an Wörtlichkeit grenzenden Genauigkeit erinnern.

Auf den Vorhalt der Zeugenaussage über seine angebliche Äußerung, daß von einem, der bei der Know how-Gruppe nicht mittue, das Bundesheer nichts kaufen werden, erwiderte Dr. Prader:

„Das Gegenteil: Daß sich an dieser Frage überhaupt nichts ändert. Das wäre auch gar nicht möglich gewesen, das ist ein glatter Unsinn. Ich kann doch nicht sagen, wir kaufen bei Saab nicht mehr. Ich kann nicht plötzlich Saab-Produkte in Frankreich kaufen wollen, denn die gibt es nicht.“

Dr. Prader sagte, mit Bestimmtheit zu wissen, eine solche Aussage nicht gemacht zu haben, und er bestreite auf das entschiedenste, daß er auf bestimmte Firmen zum raschen Zustandekommen einer Know how-Gruppe Druck ausgeübt habe.

Auf die Frage, ob er sich an eine Aussage des Ministers erinnern könne, daß jene Firmenvertreter, die nicht bereit wären mitzutun, ausscheiden würden, erklärte Oberst Maerker:

„Das hat sich nur auf das Wartungsteam bezogen. Im Vordergrund stand aber ein Wartungsteam überhaupt, ganz gleichgültig, ob sie sich alle zusammenschließen und einer Geschäftsführer

wird oder ob etliche Angebote kommen und der Bestbieter den Zuschlag bekommt. Das Ersatzteilgeschäft wäre jeder Firma belassen worden.“

Auf eine weitere Frage, ob er sich an eine andere Äußerung des Ministers erinnern könne, daß es Schwierigkeiten machen würde, von einer Firma, die da nicht mittun würde, in Zukunft etwas zu kaufen, erwiderte der Zeuge:

„Das glaube ich eigentlich nicht. An diese Äußerungen kann ich mich keinesfalls erinnern. Ich wüßte auch gar nicht, was das für einen Effekt gehabt hätte. Dem Minister war es egal, ob einer anbietet oder alle anbieten. Vorangestellt ist aber worden — das war insbesondere ein Einwurf Apenzellers —, daß das Ersatzteilgeschäft und das Repräsentanzwesen dadurch nicht berührt würden.“

Auf die Frage, ob er mit dem Entwurf des Know how-Vertrages dienstlich zu tun gehabt habe, erklärte Dr. Zobel:

„Man muß zwei Anträge unterscheiden, die wir dem Bundesministerium für Finanzen vorgelegt haben. Im November 1968 haben wir nach längeren Verhandlungen mit der AUA einen Wartungsvertrag für die Flugzeuge gemacht. Wir haben dazu auch die Zustimmung des Finanzministeriums erhalten. Diese Zustimmung wurde jedoch davon abhängig gemacht, daß das zuständige Gremium der AUA zustimmt. Nachdem diese Zustimmung trotz wiederholter Urzügen nicht erteilt wurde und die AUA aus Investitionsgründen nicht bereit war, ‚Arbeiten für Dritte‘ durchzuführen, hat Minister Prader folgende Luftverkehrsunternehmungen telegraphisch zu einer Besprechung eingeladen: Hild, Drescher, Harrer, Apenzeller und die Avis.“

Auf die Frage, ob der Minister begründet habe, warum AUA und Flughafenbetriebsgesellschaft nicht eingeladen werden sollten, erklärte Dr. Zobel:

„Ja, in dem zweiten Antrag an das Finanzministerium, den der Minister approbiert hat, führt er bewußt an, warum er die AUA nicht einlädt: weil die AUA den Wartungsvertrag, den das Finanzministerium schon genehmigt gehabt hat und der nur der Unterschrift des Vorstandes der AUA bedurft hätte, nicht unterschrieben hat und weil sie eine Anfrage des Ministers nicht beantwortet hat.“

Auf die Frage „Wissen Sie, warum die AUA und die Flughafenbetriebsgesellschaft nicht eingeladen wurden?“ sagte Ing. Drescher:

„Das habe ich nicht gehört, aber ich kann mir vorstellen, warum das so war. Die Flughafenbetriebsgesellschaft nicht ganz, aber die AUA hat das Militär fünf Jahre lang ‚gepflanzt‘.“

Oberstleutnant-Intendant Dr. Seyfried wurde darüber befragt, ob ihm die Gründe dafür be-

kannt seien, warum die AUA bei der Ausschreibung des Know how-Vertrages nicht eingeladen worden ist. Wie er mitteilte, sei die AUA von der Einkaufsabteilung A vorgeschlagen worden, weil bekannt gewesen sei, daß sie als einziges Unternehmen in Österreich schon an Düsenflugzeugen und Turbinen gearbeitet habe und daher in erster Linie in Betracht gekommen wäre, Arbeiten dieser Art durchzuführen. Die Einkaufsabteilung A sei jedoch am 4. September 1969 mündlich und am Tag darauf unter Übermittlung eines Dienstzettels beauftragt worden, einen dementsprechenden Vertragsentwurf mit Ing. Drescher auszuarbeiten.

Aus Gesprächen mit General Dr. Zobel sei ihm bekannt, daß die zur Vorbesprechung über die Ausschreibung eines Know how-Vertrages einzuladenden Firmen vom Bundesminister persönlich ausgewählt worden seien. Dem Vernehmen nach seien die Ladungen telegraphisch durch die Adjutantur erfolgt. Als Begründung dafür, warum die AUA nicht eingeladen wurde, sei ihm gesagt worden, daß die AUA den Abschluß eines Wartungsvertrages, über den seit 1968 verhandelt wurde, verweigert habe, weil ihr die erforderlichen Investitionsmittel zur Errichtung einer zusätzlichen Halle gefehlt hätten.

Auf die Frage, ob er Kenntnis von Prüfungen über die Kapitalausstattung der für den Know how-Vertrag vorgesehenen Firmen habe, antwortete der Zeuge, er habe nie den Auftrag bekommen, die Kapitalausstattung der in dieser Branche tätigen Unternehmen zu prüfen.

Über die näheren Umstände befragt, warum es zu keinem Vertragsabschluß mit der AUA über die Durchführung von Wartungsarbeiten gekommen ist, erklärte Dr. Seyfried, daß der Wartungsvertrag in der vom Bundesheer vorgeschlagenen Fassung von der AUA nicht unterschrieben worden sei. Die AUA habe aber in zwei Briefen um die Erteilung weiterer Aufträge ersucht und darum gebeten, den Vertragsentwurf in einigen Punkten zu modifizieren. Diese Schreiben seien seines Wissens an die Einkaufsabteilung A gegangen und General Dr. Zobel vorgelegt worden. Ob dieser sie dem Bundesminister vorgelegt habe, sei ihm nicht bekannt. Eine Beantwortung der Schreiben durch das Bundesheer sei nicht erfolgt. Für die Beantwortung wäre zweifellos die Einkaufsabteilung A zuständig gewesen, aber diese habe zahlreiche gegenteilige mündliche und auch schriftliche Weisungen erhalten, sodaß sie praktisch mit der AUA nicht mehr verhandeln konnte.

In dieser Zeit hätten wiederholt AUA-Ingenieure in der Einkaufsabteilung A vorgeschrieben, um die Vertragsverhandlungen fortzusetzen, aber man mußte sie wegschicken.

Auf die Frage, ob General Dr. Zobel eine Weisung erteilt habe, mit der AUA

nicht zu verhandeln, antwortete der Zeuge, daß solche Weisungen nicht nur von diesem gekommen seien. Mitteilungen, mit der AUA nicht mehr zu verhandeln, habe die Einkaufsabteilung A auch von Generalmajor Dipl.-Ing. Mühlbacher erhalten. Beide Herren hätten sich auf den Verteidigungsminister berufen.

Auf den Vorhalt, daß sich nach einer Zeugenaussage die AUA im Jahre 1969 in mehreren Briefen an das Ministerium auch an einem Know how-Vertrag interessiert gezeigt hätte, erwiderte Dr. Prader, daß ihm diese Briefe nicht bekannt seien. Er wisse nicht, wer diese Briefe bekommen habe, an ihn seien sie jedenfalls nicht gerichtet gewesen. Auch von einem Brief der AUA vom 17. März 1970, in dem die AUA neuerlich auf ihr Interesse hingewiesen habe, sei ihm nichts bekannt.

Die Frage, ob er verboten habe, mit der AUA weiter zu verhandeln, bejahte Dr. Prader. Nach der Begründung für dieses Verbot befragt, antwortete der Zeuge:

„Weil mir die AUA keine Antwort gegeben hat, was sie überhaupt leisten kann. Ich warte heute noch darauf.“

Oberst-Intendant Dkfm. Kanitzer teilte dem Ausschuss mit, daß der vom Bundesheer ausgearbeitete AUA-Vertrag in verhältnismäßig kurzer Zeit vom Finanzministerium genehmigt worden sei. Der Vertragsentwurf sei am 8. November 1968 verfaßt und am 20. November vom Finanzministerium genehmigt worden. Anschließend sei er bei der AUA bis Mai 1969 unbeantwortet liegengeblieben. Nach mehrfachen Urgenzen habe schließlich die AUA mitgeteilt, daß sie sich nicht in der Lage sähe, den Wartungsvertrag in der vorgeschlagenen Fassung abzuschließen.

Bei der Frage, ob er beurteilen könne, ob die Bedenken, die die AUA veranlaßt hätten, den Wartungsvertrag abzulehnen, auch bei dem sogenannten Know how-Vertrag vorgelegen seien, verwies der Zeuge auf ein Geschäftsstück, wonach die Kapitalkraft der AUA als zu gering erachtet worden sei, um den Auftrag zu übernehmen. Die Zusatzfrage, ob ihm bekannt sei, welche Kapitalkraft bei einer Beratung notwendig gewesen wäre, konnte der Zeuge nicht beantworten.

Bundesminister a. D. Dr. Prader erklärte zur Frage Wartungsvertrag AUA:

„Ich habe erwähnt, daß ich die Herren der neuen AUA-Führung ersucht habe, mir mitzuteilen, was sie machen können. Ich habe ein derartiges Angebot nie konkret erhalten.“

Ich möchte bitten, zwei Dinge auseinanderzuhalten, nämlich die Durchführung von Reparaturen und den Know how-Vertrag. Zur Durchführung von Reparaturen wäre die AUA, soweit es ihre Kapazität zuläßt, in maximalstem Aus-

maß herangezogen worden. Im Falle des Know-how-Vertrages handelte es sich aber um die Anleitung durch hochqualifizierte Techniker, genau das, was die schwedischen Ingenieure von der Saab gemacht haben.“

Wie Bundesminister a. D. Dr. Prader erklärte, seien bei den Saab-Werken sehr viele Österreicher beschäftigt. Ein sehr wertvolles Kontingent österreichischer Arbeiter sei nach Deutschland abgewandert. Nach seinen Vorstellungen wäre Österreich in der Lage gewesen, diese Leute zu engagieren. Praktisch sei es ja darum gegangen, über eine Firma, die dazu in der Lage sei, Spezialisten zu bekommen.

Er habe die Firmen Apenzeller, Hild und Drescher bei der Ausschreibung des Know-how-Vertrages eingeladen, weil er geglaubt habe, daß diese Firmen imstande gewesen wären, dem Bundesheer permanent Spezialisten zur Verfügung zu stellen. Die Zusatzfrage, ob seine Ausführungen so zu verstehen seien, daß er zum Zeitpunkt der beschränkten Ausschreibung die genannten Firmen in bezug auf den Know-how-Vertrag für leistungsfähiger gehalten habe als die AUA, bejahte der Zeuge.

#### c) Ausschreibung des Beistandsleistungsvertrages (Know-how-Vertrages)

Aus den dem Untersuchungsausschuß vorgelegten Geschäftsstücken des Bundesministeriums für Landesverteidigung ergibt sich, daß nach der Vorbesprechung mit den Firmenvertretern vom 3. Oktober am 15. Oktober eine im Gegenstand auf fünf Firmen beschränkte Ausschreibung erfolgte. Anbotseröffnung war am 30. Oktober 1969.

Generalmajor Dipl.-Ing. Mühlbacher wurde darüber befragt, ob es sich bei der beschränkten Ausschreibung gewissermaßen um ein Alibi gehandelt habe. Er verneinte diese Frage und führte aus, daß ihn der Minister gefragt habe, wer für ein Angebot in Betracht komme. Er habe dem Minister vorgeschlagen, die AUA, die Flughafenbetriebsgesellschaft und sämtliche Flugzeugvertretungen heranzuziehen. Die Flughafenbetriebsgesellschaft und die AUA seien jedoch nicht eingeladen worden. Der Herr Minister habe gemeint: „Die AUA hat die ganze Zeit gesagt, sie wolle das nicht machen; sie könne das nicht. Daher werde er sie nicht einladen. Eingeladen und erschienen zur Vorbesprechung seien Vertreter der Firmen Hild, Harrer, Drescher, Apenzeller und Avis.“

Der General des Intendantendienstes Dr. Zobel antwortete auf die Frage, über wessen Vorschlag es schließlich zu einer beschränkten Ausschreibung des Know-how-Vertrages gekommen sei, daß der Minister diese beschränkte Ausschreibung gewollt habe. Zur Frage, ob Ing. Drescher in der Know-how-Ausschreibung das beste Ange-

bot gelegt habe, führte der Zeuge aus, daß Ing. Drescher ein vollständiges Angebot unterbreitet habe, während sich die anderen Firmen von vornherein zu einer Kapitalgesellschaft unter einer neutralen Geschäftsführung zusammenschließen wollten. Ing. Drescher habe das einzige ausschreibungsgemäße Angebot nach den Bestimmungen der Önorm gelegt.

Nach Oberstleutnant-Intendant Dr. Seyfried hätten die Firmen Apenzeller, Hild und Avis die Bildung einer Kapitalgesellschaft vorgeschlagen. Harrer habe sich am wenigsten für den Know-how-Vertrag interessiert und nicht einmal ein formelles Angebot abgegeben. Ing. Drescher habe ein vollständiges Angebot abgegeben und mitgeteilt, er wäre bereit, jedem einzelnen seiner Vertreterkollegen, falls dieser den Zuschlag erhalte, rückhaltlos zu unterstützen. Er sei jedoch nicht bereit, einer Kapitalgesellschaft beizutreten.

Zur Frage, ob bei dem Umfang des Beistandsleistungsvertrages ein Zeitraum von 15 Tagen zwischen Offerteinladung und Offerteröffnung als übliche und vor allem erfüllbare Frist angesehen werden könne, führte Oberstleutnant-Intendant Dr. Seyfried aus, daß er hiezu keinen Vergleich anstellen könne, weil das Bundesheer eine derartige Leistung noch nie ausgeschrieben habe. Im Hinblick auf die gegebene Situation sei ihm persönlich diese Frist kurz erschienen.

Dr. Seyfried glaube, sich daran erinnern zu können, daß Apenzeller im Angebot eine Fristverlängerung beantragt habe. Das sei aber von vornherein ein falscher Weg gewesen, weil das erst bei Eröffnung der Angebote offenbar werde. Zu diesem Zeitpunkt sei es für eine Fristerstreckung schon zu spät, weil das vor der Anbotseröffnung geschehen müßte.

Über die Gründe für diese kurz erscheinende Frist befragt, erklärte der Zeuge, daß er von Gründen allgemeiner Art wisse, soweit sie ihm aus Gesprächen mit Firmenvertretern in Erinnerung seien. Im konkreten sei z. B. erklärt worden, daß es in 14 Tagen praktisch nicht möglich sei, die geforderten Spezialisten für bestimmte Flugzeugtypen zu finden. Aber auch die ausgeschriebene Leistung sei in diesem Punkt noch sehr unklar gewesen, da die Qualifikation der einzelnen Leute nicht eindeutig umrissen gewesen sei. Auf die Frage, ob seiner Ansicht nach die Frist zur Bereitstellung des erforderlichen Personal- und Materialeinsatzes zu kurz gewesen sei, antwortete der Zeuge, daß dies von Firma zu Firma verschieden sein möge, für eine unvorbereitete Firma schiene ihm die Frist zu kurz zu sein.

Auf die Frage „Halten Sie es für möglich, daß innerhalb der gesetzten Frist plus der beantragten Fristerstreckung auch jene, die nicht von vornherein damit befaßt waren, eine detaillierte

Ausschreibung hätten abgeben können?“ antwortete Ing. Drescher:

„Die Ausschreibung wurde ja im Detail vorgelegt. Das von mir Erarbeitete wurde mit meinem Einverständnis verwendet. Es war keine andere Arbeit zu machen als hinzuschreiben, was ein Serviceingenieur, ein Techniker oder eine Schreibkraft mit Fremdsprachenkenntnissen kostet.“

Auf eine weitere Frage („Es ist behauptet worden, daß es Ihren Konkurrenten innerhalb der durch die Ausschreibung gesetzten Frist, die wunschgemäß erstreckt wurde, nicht möglich gewesen wäre, die Angaben der Ausschreibung detailliert zu beantworten“) erklärte der Zeuge:

„Das ist nicht richtig. Vorher war eine Sitzung, und der Herr Minister hat gefragt: ‚Meine Herren! Welche Frist wollen Sie, wann sind Sie dazu in der Lage?‘ Der eine hat 14 Tage gesagt, ein anderer drei Wochen. Herr Vogou als unser Sprecher hat gemeint, mit 14 Tagen finden wir das Auslangen. Alle Herren waren damit einverstanden. Keiner hat ein Veto eingelegt.“

Zuletzt erklärte Ing. Drescher noch, daß er der Ansicht sei, daß jemand, der erst am 15. Oktober das Leistungsverzeichnis erhalten habe, ohne weiteres in der Lage gewesen wäre, bis 30. Oktober ein vollständiges Angebot zu erstellen.

Auch nach dem von Dipl.-Ing. Prochazka angefertigten Protokoll über die Vorbesprechung vom 3. Oktober 1969 erklärte der Vertreter der Firma Avis Vogou auf die Aufforderung, konkret eine Zeitspanne zu nennen, die für die Beantwortung benötigt werde: „14 Tage.“

Bundesminister a. D. Dr. Prader erklärte zur Frage der Ausschreibungsfrist:

„Ich habe in einer offenen Aussprache mit allen Vertretern die Situation genau erläutert und die Punkte genau durchbesprochen. Ich glaube, Apenzeller hat um Fristverlängerung ersucht, dem habe ich sofort Rechnung getragen. Sie waren wahrscheinlich nicht imstande, das zu liefern. Ich habe auch erklärt, warum ich in Terminnot geraten bin.“

Den Firmenvertretern ist es um etwas ganz anderes gegangen. Sie haben befürchtet, daß sie das Ersatzteilgeschäft verlieren. Ich habe erklärt — und das ist ausdrücklich festgehalten —, daß sich an der gegebenen Situation nichts ändert, sondern daß die weiteren Ersatzteillieferungen so wie bisher über die jeweiligen Firmen gehen. Ob sie diese Aussage geglaubt haben, weiß ich nicht. Im Geschäftsleben ist man halt mißtrauisch.“

Auf die Frage, ob ihm bekannt sei, warum außer von Ing. Drescher keine ausschreibungsgemäßen Angebote gelegt worden sind, obwohl

die Frist zur Anbotlegung erstreckt wurde, erklärte Dr. Prader:

„Eine zu große Zeitspanne konnte ich nicht zubilligen, durch die Verzögerungen mit der AUA war eine zeitlich sehr brisante Situation entstanden.“

Ich gebe schon zu, daß es schwierig war, das müssen ja Superleute sein, die das machen. Wir haben die Hilfe des Saab-Werkes in Anspruch genommen. Ich glaube, daß das pro Tag mindestens 1500, wenn nicht 3000 S gekostet hat. Sie können sich ausrechnen, welchen Betrag wir da aufbringen mußten.

Aus diesen Gründen habe ich dann auch die Schule für Flugzeugtechnik in Langenlebrn gegründet, damit wir uns in einer eigenen Schule Nachwuchs heranbilden können. Das dauert natürlich eine Zeit, aber es war immerhin in die Wege geleitet.

Wenn ich Techniker aus dem Ausland engagiere und es kommt eine kritische Situation, dann fahren diese Techniker nach Hause. Es war daher die Überlegung, sich mit Österreichern ein solches Team von Fachleuten zu schaffen.“

Oberst-Intendant Dkfm. Kanitzer wurde darüber befragt, wen die Einkaufsabteilung A als Bestbieter angesehen habe. Wie der Zeuge erklärte, sei man zu der Ansicht gekommen, daß überhaupt keiner geeignet wäre. Die Einkaufsabteilung A sei der Ansicht gewesen, daß man das Problem ganz anders anfassen hätte müssen. Am besten wäre es gewesen, eine Gesellschaft zu gründen, wodurch zum Beispiel die Bedenken der Geheimhaltung zerstreut worden wären. Seiner Meinung nach wäre damit für den Bund eine bessere Startmöglichkeit gegeben gewesen. Der Vorschlag, eine Kapitalgesellschaft zu gründen, sei allerdings damit entkräftet worden, daß diese Bedenken auch durch einen Geschäftsführer, der abberufen werden könne, nicht ohne weiteres zerstreut werden könnten.

Der Zeuge Hild fand die Idee, eine zivile Firma mit Aufgaben der technischen Wartung und Assistenz zu beauftragen, grundsätzlich gut. Sie sei auch in vielen Ländern durchgeführt worden. Es sei jedoch nirgends reine Beratung, etwas Wartung solle schon dabei sein. Völlig unhaltbar fände er aber die Idee, einem Mann die Betreuung aller Fabrikate zu geben, der damit Einsicht in Konkurrenzerzeugnisse bekomme. Dagegen müßte sich jedes Erzeugerwerk wehren.

Als Hild von der beabsichtigten Know how-Gruppe gehört habe, hätten ihn zwei Dinge äußerst erstaunt: Erstens die Frist von 14 Tagen für das Angebot, denn es sei ausgeschlossen, eine derart komplizierte Sache in 14 Tagen anzubieten. Das zweite, was ihn frappiert habe, sei gewesen, daß das Lastenheft, auf Grund dessen

angeboten werden sollte, kommerziell gesehen, einen „absoluten Irrsinn“ darstellte. Man könne nicht verlangen, wie das vorgesehen gewesen sei, Fixkostenzuschläge für eine Zeit von fünf Jahren definitiv auf eine bestimmte Anzahl von Arbeitskräften umzulegen, wenn die Zahl der Arbeitskräfte nicht feststeht und keine Variationsmöglichkeit hinsichtlich der Anzahl der Mitarbeiter besteht. Die Zahl der angenommenen Fachkräfte wäre einmal zu hoch und einmal zu niedrig gewesen. Kommerziell gesehen sei das unverständlich und ohne jeden Zweifel nur mit außerordentlich hohen Kosten für das Ministerium oder das Militär realisierbar.

Wie Hild weiters ausführte, habe er angeregt, man möge eine Gesellschaft gründen, an der alle, die an Flugzeuggeschäften interessiert seien, also insbesondere Ing. Drescher, Vogou, Apenzeller und Harrer, beteiligt sein sollen. Diese Gesellschaft sollte allen gemeinsam gehören, und es sollte ein Geschäftsführer eingesetzt werden. Eine solche Firma könnte dann eine derartige Aufgabe übernehmen und würde die Unterstützung von allen Seiten haben. Ing. Drescher habe diesen Vorschlag abgelehnt und gemeint, das komme überhaupt nicht in Frage, und wenn, dann nur, wenn er 80 Prozent der Firma bekäme. Damit sei keine Gesprächsbasis mehr gegeben gewesen. Die Firma Hild habe als Antwort auf die beschränkte Ausschreibung vorgeschlagen, gewisse prozentuell festzulegende Zuschläge auf die Effektivkosten der erforderlichen Fachleute aufzuschlagen, also eine Kalkulation, die kommerziell vertretbar sei und die auch einer Überprüfung standhalte.

Hild erklärte weiter, daß in der Ausschreibung ein Passus enthalten gewesen sei, wonach nur ein Anbot, das alle Punkte des Lastenheftes in der vorgeschriebenen Form beantworte, als Anbot gelte. Befragt, ob eine Erfüllung dieser Bestimmung innerhalb der gesetzten Frist von 14 Tagen möglich erschiene, antwortete der Zeuge: „Ein Anbot in dieser Form ist völlig ausgeschlossen.“

Auf die Zusatzfrage, ob er auf Grund dieser Bestimmung von vornherein angenommen habe, daß er nicht mitkonkurrieren könne, erklärte Hild, daß ihm vollkommen klar gewesen sei, daß er auf Grund der Ausschreibungsbedingungen kein Angebot abgeben hätte können, das bei strenger Auslegung der Ausschreibung als Angebot gelten würde. In der Ausschreibung sei eindeutig gestanden, daß unvollständig ausgefüllte oder geänderte Angebote als freie Alternativangebote betrachtet werden würden. Er könne aber einem Staat oder einem Militär nicht zumuten, in ein Offert Beträge hineinzuschreiben, die variabel seien.

Auf die Frage, ob er für eine gemeinsam zu errichtende Gesellschaft einen Anteil von 80 Prozent verlangt hätte, erklärte Ing. Drescher:

„Ich wollte nur eine Mehrheit von 51 Prozent haben. Von 80 Prozent war keine Rede. Damit waren aber die anderen nicht einverstanden.“

Dipl.-Ing. Prochazka betrachtete das Ansinnen der Ausschreibung seinem inneren Kern nach für zumutbar, denn es gehe in der Ausschreibung vorwiegend um keine handwerkliche Tätigkeit oder die Durchführung von verschiedenen Arbeiten am Fluggerät selbst, sondern vor allem um deren Überwachung, um die Umsetzung der durch die Wartungshandbücher vorgeschriebenen Arbeiten in eine werkstattkonforme Fassung, um das, was im Rahmen des Bundesministeriums für Landesverteidigung durch die sogenannte Technische Anweisung geschehe. Es sei also weniger eine reine Wartung, eine Arbeit am Gerät selbst, als zum Großteil technische Betreuung. Grundsätzlich sei es einer Lieferfirma oder deren Vertretung nicht unzumutbar, diese Arbeiten auch an einem relativ kleineren Gerätepark durchzuführen.

Er betrachte es aber als unzumutbar, wenn einer nicht neutralen Firma, einer Firma, die selbst die Vertretung von Fluggerät habe und die mit anderen Firmen, die hier in Betracht gekommen seien, in Konkurrenz stehe, die Betreuung des gesamten Flugzeugparkes übertragen werden sollte.

Auf die Frage, ob nach diesem Vertrag durch die Know how-Gruppe auch Ersatzteile von Fabrikaten, die er nicht vertrete, einzubauen und zu beschaffen gewesen wären, erklärte Ing. Drescher:

„Das ist unrichtig. Es steht ausdrücklich im Vertrag, daß die Ersatzteilbestellungen bei den jeweiligen Flugzeugvertretungen vorzunehmen sind. Lediglich bis zu einem Betrag von 50.000 S kann meine Firma Ersatzteile anschaffen, aber über die Vertretungen, das ist ausdrücklich sichergestellt.“

Auf die Frage, warum eine beschränkte Ausschreibung gemacht wurde, antwortete Dr. Prader:

„Deswegen, weil nur gewisse Firmen in Frage gekommen sind. Es sind praktisch nur die Vertreter der großen Flugzeugwerke in Betracht gekommen.“

Dr. Prader erklärte weiters:

„Die Verträge mit der AUA hätten Auswirkungen gehabt, die weit über den Know how-Vertrag hinausgegangen wären. Sie wäre nicht nur eine Beratungsstelle hochqualifizierter Leute gewesen, sondern sollte auch die Aufgabe einer permanenten Reparaturwerkstätte übernehmen.“

Das Problem der AUA war auch, daß uns die AUA nicht permanent ihre Kapazität zur Verfügung hätte stellen können. Das Heer wäre nur als sogenannter Füller zum Tragen gekommen.“

Die Frage, ob ihm bekannt sei, daß zwischen Ing. Drescher und Apenzeller Feindschaft bestehe, bejahte Dipl.-Ing. Mühlbacher. Wörtlich erklärte er:

„Der Versuch, diese beiden Herren und auch andere in einer Know how-Gruppe zu vereinen, ist nie gelungen.“

d) Ausarbeitung des Entwurfes des Beistandsleistungsvertrages (Know how-Vertrages)

Den Entwurf eines Beistandsleistungsvertrages (Know how-Vertrages) hat die Sektion V des Bundesministeriums für Landesverteidigung ausgearbeitet.

Oberstleutnant-Intendant Dr. Seyfried teilte hierzu mit, daß der Leiter der Einkaufsabteilung A und auch er gegen den Vertragsentwurf eine ganze Reihe von Bedenken geäußert hätten. Seines Wissens habe auch ein Hofrat des Verwaltungsgerichtshofes, der im Rahmen einer Waffenübung mitgearbeitet habe, dieses Geschäftsstück nicht abgezeichnet. Die Einkaufsabteilung A habe mit dem Finanzministerium Fühlung genommen, und auch das Finanzministerium habe in Telefongesprächen Bedenken geäußert, und zwar wegen der Nichteinschaltung der AUA und überhaupt hinsichtlich der Punkte Notwendigkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit des Geschäftes. Auf die Zusatzfrage, ob er die Weisung hatte, trotz seiner Bedenken den Vertragstext zu entwerfen, antwortete der Zeuge, daß die Einkaufsabteilung A den Vertrag weisungsgemäß ausarbeiten habe müssen; sie sei dazu vom zuständigen Sektionsleiter angewiesen worden.

Auf die Frage, ob es richtig sei, daß normalerweise der Abteilungsleiter oder sein Stellvertreter einen Vertragsentwurf namentlich abzeichnet, sagte Oberst-Intendant Dkfm. Kanitzer:

„Nach der Kanzleiordnung ist der Verfasser eines Geschäftsstückes angewiesen — ich weiß jetzt nicht genau, ob er dazu verpflichtet ist —, ein Geschäftsstück abzuzeichnen. Es ist auch Usus, daß der Zwischenvorgesetzte das Geschäftsstück ebenfalls abzeichnet. Beides sind meiner Auffassung nach Voraussetzungen, die bedingen, daß man mit dem Geschäftsstück einverstanden ist.“

Da dies aber beim Know how-Vertrag nicht der Fall gewesen sei, habe er nicht abgezeichnet. Er habe das Geschäftsstück seinem Vorgesetzten vorgelegt und seine Bedenken in Form eines Aktenvermerkes vorgebracht. Wie er glaube,

habe ein Hofrat des Verwaltungsgerichtshofes, der eine Waffenübung leistete, das Geschäftsstück weiter bearbeitet.

Auf die Frage, ob der Bundesminister durch die Nichtabzeichnung wissen konnte, daß der Sachbearbeiter nicht einverstanden war, erklärte Dr. Seyfried:

„Das konnte er zweifellos nicht wissen. Es war anzunehmen, daß der Sektionsleiter unseren Aktenvermerk nicht dem Minister vorlegen würde, weil das eine völlig konträre Meinung war. Aus dem Aktenstück selbst war das nicht ersichtlich.“

Der Leiter des Sektion V, General des Intendantendienstes Dr. Zobel, erklärte, daß ihm nicht bekannt gewesen sei, daß sich der Leiter der Einkaufsabteilung und dessen Stellvertreter, weil sie gegen den Entwurf dieses Know how-Vertrages gewesen wären, geweigert hätten, zu unterschreiben.

Auf die Frage, ob der Leiter der Einkaufsabteilung A bei vergleichbaren Vorgängen abgezeichnet habe, erklärte Dr. Zobel:

„Die Approbationsbefugnis steht dem Leiter der Einkaufsabteilung bei Käufen bis zu 25.000 S zu. Was darüber hinausgeht, kann nur von mir genehmigt werden. Ob der Referent auf der Seite abgezeichnet hat, kann ich im Augenblick nicht sagen.“

Darüber befragt, ob ihm bekannt sei, ob innerhalb des Verteidigungsressorts Einwendungen oder Bedenken gegen den Know how-Vertrag bestanden hätten, meinte General Seitz:

„Wir wollten keinen Know how-Vertrag, sondern eine echte Wartung. Wir wollten Leute mit einem Schraubenschlüssel, aber nicht im weißen Mantel.“

Im Zuge der Ausarbeitung des Know how-Vertrages wurden die Hauptmann-Intendanten d. R. DDr. Friedrich Dolp, Hofrat des Verwaltungsgerichtshofes, und Dkfm. Dr. Franz Derdak, Direktor der OIAG, im Rahmen von Waffenübungen mit verschiedenen einschlägigen Arbeiten betraut.

Dem Ausschuß lagen eine Stellungnahme und eine Kurzstudie der Genannten vor:

„Stellungnahme

zu dem Leistungsverzeichnis (Vertragsentwurf) betreffend Beistandsleistung für die technische Betreuung von Flugzeugen und dazugehörigem Gerät hinsichtlich der notwendigen Geheimhaltung

Was zunächst die Geheimhaltung aus Gründen der militärischen Sicherheit anlangt, so erscheinen meines Erachtens die im Vertragsentwurf unter 3,2 und 3,3 vorgesehenen Maßnahmen aus-

reichend. Danach ist das Bundesministerium für Landesverteidigung in der Lage, vor Einstellung des Personals der Firma dieses zu überprüfen und die Einstellung einzelner Personen ohne Angabe von Gründen bindend zu verbieten. Die Überprüfung der in die Firma einzustellenden Personen kann daher in gleicher Weise durchgeführt werden wie bei Angehörigen des Bundesheeres, die mit geheimzuhaltenden Angelegenheiten befaßt werden sollen.

Anders verhält es sich aber mit der vom Bundesministerium für Landesverteidigung den Flugzeuglieferfirmen gegenüber übernommenen Geheimhaltungspflicht. Wenn mir auch der genaue Wortlaut dieser Verpflichtung des Bundesministeriums für Landesverteidigung nicht bekannt ist, so ist doch aus den zur Verfügung stehenden Unterlagen zu entnehmen, daß sich das Bundesministerium für Landesverteidigung seinerzeit diesen Lieferfirmen gegenüber verpflichtet hat, ohne ihre ausdrückliche Bewilligung vertrauliche Angelegenheiten, die die gelieferten Flugzeuge betreffen, an dritte Personen nicht weiterzugeben. Die Lieferfirmen sind bei Erteilung einer solchen Bewilligung — wie aus den Unterlagen hervorgeht — ihrerseits an die Zustimmung ihrer Regierungen bzw. Verteidigungsministerien gebunden. Geht man von einer solchen vom Bundesministerium für Landesverteidigung übernommenen Verpflichtung zur Geheimhaltung gegenüber dritten Personen aus, dann wäre meines Erachtens das Bundesministerium für Landesverteidigung nicht berechtigt, ohne Zustimmung der Flugzeuglieferfirmen dritten Personen, wozu auch eine zu gründende Firma und deren Organe gehören, Einblick in solche vertrauliche Angelegenheiten zu gewähren. Denn es besteht wohl kein Zweifel, daß durch die beabsichtigte Firmentätigkeit die Organe der Firma Einblick in diese vertraulichen Angelegenheiten bekommen, deren Weitergabe an Dritte dem Bundesministerium für Landesverteidigung vertraglich verboten ist. Es könnte auch nicht bestritten werden, daß das Bundesministerium für Landesverteidigung durch die Tätigkeit dieser Firma die Weitergabe solcher Angelegenheiten an dritte Personen bewußt ermöglicht hat, sodaß allein schon die Tätigkeit dieser Firma den vom Bundesministerium für Landesverteidigung übernommenen Verpflichtungen widerspricht. Dabei ist es ohne Bedeutung, ob tatsächlich ein Organ der Firma vertrauliche Angelegenheiten vorsätzlich oder fahrlässig weitergibt und ob ein Schaden für eine Flugzeuglieferfirma entsteht oder nicht, weil sich das Bundesministerium für Landesverteidigung nicht etwa nur verpflichtet hat, vertrauliche Angelegenheiten an dritte Personen lediglich insoweit nicht weiterzugeben, als für die Flugzeuglieferfirmen daraus Schaden entstehen könnte; es wurde vielmehr die Verpflichtung übernommen, jede Weitergabe solcher An-

gelegenheiten — ohne Rücksicht auf einen zu erwartenden Schaden — zu unterlassen. Die Tätigkeit einer solchen Firma würde daher meines Erachtens den übernommenen Verpflichtungen des Bundesministeriums für Landesverteidigung widersprechen und dürfte daher nur dann ausgeübt werden, wenn sämtliche Flugzeuglieferfirmen ihre Zustimmung dazu geben.

Es fällt auf, daß die Flugzeuglieferfirmen zur Gründung und zur Tätigkeit einer solchen in Rede stehenden Firma ihre Zustimmung unter der Voraussetzung gegeben haben, daß an deren Spitze ein objektiver Fachmann und nicht ein Exponent der Konkurrenz steht. Da doch auch in einem solchen Fall die fast gleich große Möglichkeit einer Weitergabe von vertraulichen Angaben durch Organe der Firma gegeben ist, dürften die Vertreter der einzelnen Firmen ihre Zustimmung zur Gründung der Firma unter der Leitung Ing. Dreschers nicht wegen der Gefahr der Weitergabe vertraulicher Angelegenheiten verweigern, sondern weil sie befürchten, daß der Vorgenannte als Leiter dieser Firma durch die dadurch bedingten engen Kontakte mit dem Bundesministerium für Landesverteidigung dort auch in anderen Angelegenheiten ein geneigtes Ohr finden werde. Zu der Tätigkeit der zu gründenden Firma bedarf es jedoch einer Zustimmung der Flugzeuglieferfirmen, die sie aber, aus welchen Gründen immer, verweigern können.

Wenn es daher — entgegen der vom Bundesministerium für Landesverteidigung übernommenen Verpflichtung — dennoch zu einer Firmentätigkeit unter der Leitung Ing. Dreschers käme, muß meines Erachtens in Anbetracht der Sach- und Rechtslage mit Konsequenzen der Flugzeuglieferfirmen gerechnet werden.

Zusammenfassend komme ich daher zu dem Ergebnis, daß im Hinblick auf die vom Bundesministerium für Landesverteidigung den Flugzeuglieferfirmen gegenüber übernommene Geheimhaltungspflicht die in Rede stehende Firma nur unter der Voraussetzung gegründet werden dürfte, daß die Leitung ein objektiver Fachmann — und nicht der Exponent einer der konkurrierenden Firmen — erhält, weil die einzelnen Flugzeuglieferfirmen nur dazu ihre Zustimmung gegeben haben.

11. November 1969  
DDr. Dolp e. h.“

„HptmIntdRes Dr. Derdak

Wien, am 15. 12. 1969

Kurzstudie  
zur beabsichtigten Gründung einer Kapitalgesellschaft für Fachpersonalbeistellung

Zur Steuerung des Notstandes an geeignetem eigenem Wartungspersonal und zur Gewährleistung der Einsatzbereitschaft und der Werterhal-

tung der Luftfahrzeuge und des flugtechnischen Gerätes der Luftstreitkräfte soll eine ‚Know how-Gruppe‘ gebildet werden, zu welchem Zweck der Abschluß eines ‚Personalbereitungsvertrages‘ mit einem Privatunternehmen geplant war.

Nachdem sich die bereits in der Finalisierung befindlichen Verhandlungen mit AUA zerschlagen hatten, wurden seitens der Einkaufs am 15. Oktober fünf einschlägige Firmen im Rahmen einer begrenzten Ausschreibung zur Anbotslegung eingeladen. Bei Anbotseröffnung am 30. Oktober schien nur ein Anbotserwerber mit einem konkreten Anbot auf, das mit fixen Sätzen belegt war, während der allgemeine Tenor auf grundsätzlicher Ablehnung der Herausgabe von Konstruktionszeichnungen und ähnlichem mehr im Falle des Zuschlages an nur eine Konkurrenzfirma lag, weil insbesondere die Verletzung von Geschäftsgeheimnissen befürchtet wurde.

Hingegen wurde mehrheitlich die Gründung einer Kapitalgesellschaft vorgeschlagen, an welcher alle Konkurrenten zu gleichen Teilen beteiligt sein sollten und die Leitung dieser Gesellschaft in Händen eines Nichtkonkurrenten liegen müsse. Unter dieser Voraussetzung sehen vor allem die Firmen Apenzeller, Avis und Hild die gestellte Aufgabe erfüllbar und glauben damit die Betriebs- und Konstruktionsgeheimnisse nicht gefährdet zu sehen. Auf dieser Basis sollten daher raschest Abschlußverhandlungen geführt werden. (Ing. Drescher fühlt sich dagegen allein in der Lage, den Erfordernissen gerecht zu werden, nennt konkrete Ziffern und ist der Auffassung, daß es ohnehin kaum Geheimnisse gibt.)

Die Auswahl der Kapitalgesellschaft, an der sich die Konkurrenten zur Erreichung des gesteckten Zieles zu beteiligen wünschen, scheint jedoch aus mehrfachen Gründen, zumal auf Grund der von den Anbotstellern selbst gelieferten Begründung, sehr problematisch. Die Rechtsform der Aktiengesellschaft kommt im Hinblick auf die relative Geringfügigkeit des Gesellschaftszweckes und des Rahmens (ein Geschäftsführer, zirka zwölf Spezialisten) kaum in Betracht. Vielmehr wird die Gesellschaft mit beschränkter Haftung konkret gemeint sein, die auch wegen der etwas schwierigeren Prozedur des Anteilverkaufes vorzuziehen wäre. Egal, ob nun die AG oder GesmbH als Kapitalgesellschaft fungieren soll, müssen die nachstehenden Bedenken und Überlegungen zur Diskussion gestellt werden (wobei selbstverständlich manche der nachstehend genannten Nachteile im Gesellschaftsvertrag verhindert, aber diese Blockaden ebenso auch umgangen werden können, sich in der Praxis also meist aufheben):

- a) Die Haftung des Kontrahenten des Bundesministeriums für Landesverteidigung ist mit

der Höhe des Gesellschaftskapitals begrenzt, welches gerade bei der GesmbH niedrig gehalten werden kann und wird.

- b) Die Stammanteile der GesmbH (oder Aktien der AG) können den Eigner in einer dem Bundesministerium für Landesverteidigung nicht genehmen Art wechseln.
- c) Mehrheitliche Kapitalerhöhungsbeschlüsse können finanziell schwächere Anteilseigner im Kaduzierungswege ausbooten.
- d) Die Abberufung des (neutralen) Geschäftsführers ist theoretisch in einer jederzeit einzuberufenden Generalversammlung mit Mehrheitsgruppierung möglich.
- e) Der Vertragspartner ist als juristische Person bei Auseinandersetzungen schwieriger zu zügeln als eine Personengesellschaft.
- f) Da alle Konkurrenten in einer kartellartigen Funktion in einer Gesellschaft vereinigt sind, kann der Verhandlungsspielraum des Bundesministeriums für Landesverteidigung weitgehend beeinträchtigt werden.
- g) Die bei der Anbotstellung vorgebrachten Bedenken der Mehrheit bezüglich Verletzung von Fabrikations- und Geschäftsgeheimnissen können durch die Rechtsform der Kapitalgesellschaft nicht saniert werden, da ja diese Gesellschaft nur dann den ihr gestellten Aufgaben im Sinne des Bundesministeriums für Landesverteidigung gerecht werden kann, wenn ihr alle Unterlagen über alle Fabrikate zur Verfügung stehen und ihre Mitarbeiter in allen Lieferwerken nachgeschult werden können. Sie muß also in den Besitz des Know how kommen und ist die Rechtsform für diese Voraussetzung irrelevant.
- h) Jeder Teilhaber an der Kapitalgesellschaft hat im Wege des Aufsichtsrates oder der Geschäftsberichte und sonstiger Gelegenheiten reichlich Möglichkeit, die der Gesellschaft notwendigerweise bekannten schutzbedürftigen Informationen über Fabrikate der anderen, sonst sich konkurrierenden Partner in Erfahrung zu bringen. Das behauptete Problem des Verbotes der Weitergabe von Firmengeheimnissen besteht also bei der Kapitalgesellschaft ebenso, als ob gleich eine konkrete Beteiligung an der Anbotsausschreibung erfolgt wäre.
- i) Der allfällige Wunsch nach gemeinsamer Lösung der gestellten Aufgabe könnte billiger auch durch den Abschluß eines Interessengemeinschaftsvertrages oder Poolung erreicht werden.
- k) Sollten jedoch trotz der aufgezeigten Gefahr der möglichen Entstehung einer Monopolstellung der (gemeinsamen) Ver-

tragspartner die fünf in Rede stehenden Konkurrenten in einer Gesellschaft zusammengefaßt werden, dann wäre allein schon aus Haftungsgründen die Rechtsform der Offenen Handelsgesellschaft (OHG) mit unbeschränkter Solidarhaftung aller fünf Gesellschafter als Komplementäre im Interesse des Bundesministeriums für Landesverteidigung unbedingt vorzuziehen.

Die große Bedeutung, welche die Lösung der Wartungsfrage für die Luftstreitkräfte besitzt, sollte überstürzte Aktionen vermeiden lassen. Um überhaupt außer dem Schlagwort ‚Kapitalgesellschaft‘ die Hintergründe und wahren Absichten der Bewerber erkennen zu können, sollten die Anbotsteller zur Vorlage konkreter Entwürfe der Gesellschaftsverträge für die angestrebte gemeinsame Gesellschaft aufgefordert werden; erst daraus können die für eine endgültige Beurteilung wesentlichen Erkenntnisse gezogen werden.

Angesichts der bevorstehenden Feiertage und der sicherlich geforderten kaufmännischen Sorgfaltspflicht wird das beabsichtigte Inkrafttreten der Verträge per 1. Jänner 1970 kaum erreichbar sein, zumal ja vorher die zeitraubende Rückbestätigung aller Erzeugerwerke und Patenthalter eingeholt werden müßte, ohne die das Bundesministerium für Landesverteidigung die Verschwiegenheitspflicht nicht einseitig lösen kann. Als Außenstehender gewinnt man außerdem aus der Akteneinsicht den Eindruck, daß für einen Zeitraum von mindestens einem Jahr noch ausreichende Gewährleistungsdeckungen bzw. Gratiswartungsverpflichtungen bestehen, sodaß das Protokoll ohne Zeitdruck behandelt werden könnte, um nicht später Gegenstand einer Rechnungshofkritik zu werden.

Als Überbrückungsmaßnahme könnte an die Möglichkeit ähnlicher wie mit der WSW und der Elin abgeschlossenen Wartungsverträge gedacht werden, um mit den Lieferanten den Übergang von der kostenlosen Wartung in eine solche mit fixen Verrechnungssätzen, wie z. B. Selbstkostenerrechnung ähnlich der alten LSO plus kalkuliertem Gewinn, herzustellen. Auch könnte als Kaufabschlußvoraussetzung künftig gefordert werden, daß neben den bedungenen ‚Ingenieurleistungen‘ und der kostenlosen Wartungsperiode die Verpflichtung zur begrenzten Bereithaltung von Fachpersonal fixiert wird. Allenfalls wäre aber trotz aktenkundiger Bedenken die Bestellung von Konsulenten zu überlegen, zumal der Anbotsteller den billigsten Mann mit 25.000 S per Monat in Rechnung stellt und ohnehin nicht mehr als zwölf Experten verpflichtet werden sollen (soweit selbst diese geringe Zahl überhaupt greifbar ist).

Als Außenstehender kann nicht beurteilt werden, inwieweit sich ein Einzelbewerber, z. B.

die Firma Drescher als konkreter Anbotsteller, ohne Mitwirkung des Bundesministeriums für Landesverteidigung die nötigen Unterlagen und Spezialisten beschaffen kann, um den Wartungsaufgaben für alle Fabrikate gerecht werden zu können. Mit einer Einzelbeauftragung, wie ursprünglich von der EinkA im Sinne der Ausschreibung vorgesehen, bliebe immerhin der Konkurrenzdruck im Spiel, doch müßte sich das Bundesministerium für Landesverteidigung einseitig eine kürzere Kündigungsfrist ausbedingen, um den Vorteil auch wahren zu können.

In jedem Falle wäre aber die Einholung der in der Bundesrepublik Deutschland üblichen einschlägigen Vertragsmuster durch den österreichischen Militärattaché zweckdienlich, um auch im Falle einer Einzelvergabe vergleichbare Wertansätze und Schlüsselgrößen zu besitzen. Auch aus dieser Notwendigkeit heraus ergibt sich die Empfehlung auf systematische Lösung des Problems ohne Zeitdruck.

Abschließend darf um Verständnis dafür gebeten werden, daß diese Kurzstudie keinen Anspruch auf Vollständigkeit erheben kann, weil dazu die zur Verfügung gestandene Zeit von einem halben Tag einschließlich Einlesen ohne nötige Vorbereitung nicht reichen konnte. Dennoch sollten einige brauchbare Hinweise für weitere Verhandlungen entnommen werden können, was dem vorerst gedachten Zweck entsprechen würde.

Dr. Derdak e. h.“

Darüber befragt, ob Dr. Derdak über die vorhergegangenen Verhandlungen mit der AUA voll informiert gewesen sei, antwortete Oberstleutnant-Intendant Dr. Seyfried, soweit dies der Einkaufsabteilung A möglich war, habe man ihn davon in Kenntnis gesetzt. Man müsse dazusagen, daß zwischen dem beabsichtigten Vertrag mit der AUA und dem beabsichtigten Vertrag mit Ing. Drescher ein grundlegender Unterschied bestehe. Die AUA sollte an den Flugzeugen des Bundesheeres in den Werkstätten der AUA mit dem Personal der AUA unter Aufsicht leitender Organe der AUA und unter deren Haftung als Kapitalgesellschaft bestimmte, konkret in den Wartungsvorschriften festgelegte und eindeutig definierte Leistungen erbringen, während es bei dem vorgesehenen Beistandsleistungsvertrag nur um die Errichtung eines von Ing. Drescher so bezeichneten Know how-Teams ging, das technisches Wissen vermitteln und in erster Linie beratend arbeiten sollte. Manuelle Unterstützung der Handwerker sei nur subsidiär vorgesehen gewesen.

In einem Schreiben des Leiters der Budgetsektion des Bundesministeriums für Finanzen an das Bundesministerium für Landesverteidigung vom 18. März 1970 wird zur Frage des Abschlusses eines Vertrages betreffend Bereitstel-

lung von Fachpersonal und sonstige Beistandsleistung für die technische Betreuung von Luftfahrzeugen und dazugehörigem Gerät unter anderem ausgeführt:

„Nach Auffassung des Bundesministeriums für Finanzen erscheint sowohl die Entpragmatisierung von technischen Beamten sowie die Aufnahme von Technikern und der Abschluß entsprechender Sonderverträge mit diesen wie auch der Abschluß eines Wartungsvertrages mit der AUA möglich.

Das Problem der Verbesserung der Einsatzbereitschaft und der Erhöhung des Klarstandes der Luftfahrzeuge des Bundesheeres ist auf diesem Wege lösbar.

Gerade die Gegenüberstellung der im Rahmen eines Wartungsvertrages zu erbringenden Leistungen und der nach dem gegenständlichen Beistandsleistungsvertrag zu erbringenden geistigen Arbeiten zeigt im Zusammenhang mit dem hierfür zu erbringenden finanziellen Aufwand in erschreckend deutlicher Weise die Unwirtschaftlichkeit des gegenständlichen Vorhabens.

Dazu kommt noch, daß in einem Wartungsvertrag das Know how als inbegriffen anzunehmen sein muß, da die Vollzieher dieses Wartungsvertrages auch nur — wie bei dem Beistandsleistungsvertrag — Fachleute, angefangen von hochqualifizierten, akademisch graduierten Technikern über Mittelschulingenieure bis zu Spezialfacharbeitern, sein können. Der Wartungsvertrag umfaßt nicht nur die geistige und praktische Arbeit, er gewährleistet auch ein Maximum an Wirtschaftlichkeit.

Aus dieser Sicht heraus ist es auch nicht verständlich — wie seitens Vertretern des Vorstandes der AUA anlässlich einer den Gegenstand betreffenden Besprechung im ho. Ministerium vorgebracht wurde —, daß die AUA bei der Ausschreibung des gegenständlichen Vorhabens nicht eingeladen wurde. Ausdrücklich haben sich die Herren der AUA bereit erklärt, neuerlich Verhandlungen mit dem Ziele des Abschlusses eines Wartungsvertrages mit dem do. Ressort aufzunehmen.

Dieser Wunsch wird vom Bundesministerium für Finanzen nachdrücklichst unterstützt, da die Betrauung eines staatlichen Unternehmens mit der Wartung der Flugzeuge des Bundesheeres nicht nur vom allgemein wirtschaftlichen, sondern insbesondere auch vom wehrwirtschaftlichen und nicht zuletzt vom wehrpolitischen Standpunkt wünschenswert, ja sogar angezeigt erscheint.“

Auf dieses Schreiben antwortete der Bundesminister für Landesverteidigung am 24. März 1970 wie folgt:

„Die Gründe für den Abschluß dieses Vertrages sind im Akt ausreichend und genauest

dargelegt. Dort ist auch dargelegt, wieso trotz allen meinen Bemühens es bisher zu keiner Regelung mit der AUA kommen konnte und daß sich die neue AUA-Führung vor allem nicht bereit erklärt hat, für uns Arbeiten durchzuführen, die sie nicht mit ihrem Personal und ihren Anlagen erledigen kann, weil es sich ausschließlich um Arbeiten für ‚Dritte‘ handelt.

Ich stelle ausdrücklich fest, daß die AUA gerade jene Spezialleistungen für die einzelnen Flugzeugtypen ohne Engagement der entsprechenden Spezialisten nicht durchführen kann, die wir benötigen.

Die Einstellung solcher Spezialisten durch das Bundesministerium für Landesverteidigung ist auch durch Sonderverträge nicht möglich, weil Sonderverträge mit derartiger Entlohnungshöhe nicht gewährt werden. Außerdem würde das Nebeneinander von Sonderverträgen und normalen Besoldungsbedingungen personalpolitisch zu unmöglichen Ergebnissen führen.

Die Leistungen, die nach dem Vertrag von der Firma zu erbringen sind, sind nicht nur geistige Arbeit (auf die kommt es allerdings im wesentlichen an), sondern betreffen auch im bestimmten Umfang das Management in bezug auf die Ersatzteilbeschaffung, die ohne Beseitigung gewisser bürokratischer Hemmnisse zu einem immer größeren Abfall des Klarstandes unseres Fluggerätes führen muß.

Ich verweise ferner auf den Umstand, daß ich die neue AUA-Führung (vor zirka einem Jahr), als sie mir erklärte, den von der alten AUA-Führung bereits unterschriftsreif fertiggestellten Vertrag nicht unterzeichnen zu können, ersucht habe, mir jene Leistungen bekanntzugeben, die sie zu erbringen in der Lage wäre. Das ist bis heute nicht erfolgt. Man hat mir lediglich angeboten, 80 (!) Bedienstete der AUA gegen Entgeltzahlung den Sommer über in unseren Werften zu beschäftigen, sofern sie nicht von der AUA selbst benötigt würden. Dazu erübrigt sich wohl jeder Kommentar.

Im übrigen habe ich Auftrag gegeben, Arbeiten an unseren Fluggeräten wie bisher weiterhin an die AUA zu vergeben, sofern die AUA diese Arbeiten leisten kann und wir sie selber nicht bewältigen können.

Da der Flugbetrieb (Einsatzbereitschaft) und vor allem die Sicherheit des Flugbetriebes mit einer gesicherten und fundierten Wartung engstens zusammenhängt, müssen hierfür die notwendigen Mittel bereitgestellt werden. Ähnliche Verträge mit anderen Unternehmungen (z. B. Personalbereitstellungsvertrag mit Elin-Kolomansberg) haben sich bestens bewährt. Entgegen der dortigen Auffassung sprechen weder wehrwirtschaftliche noch wehrpolitische Standpunkte dagegen. Im Gegenteil, im Mob-Fall stehen uns

solcherart eingespielte Teams als wehrpflichtige Spezialisten uneingeschränkt und sofort zur Verfügung.

Was nun die Kosten anbelangt, darf ich darauf verweisen, daß wir in der Vergangenheit mehrfach ausländische Ingenieure engagieren mußten, die uns gewaltige Summen gekostet haben. So z. B. kostete uns ein Fachingenieur der Firma Saab für die Beratung von Sonderprüfungen und bei Überholungen der SAAB J 29 F exklusive der Reisespesen pro Tag mindestens zwischen 1300 und 1500 S.

Ich darf außerdem darauf verweisen, daß die bisher notwendige Überfliegung unserer Flugzeuge ins Ausland, die nun vermieden werden sollte, gewaltige Summen gekostet hat. Künftighin wäre vorgesehen, nur mehr die Aggregate an die Herstellungsfirmen zu übersenden, wobei inzwischen Reserveaggregate in unsere Flugzeuge eingebaut würden.

Ich kann mich bei Beurteilung der Sachlage, insbesondere aus der Fragestellung bei der Verhandlung mit der Finanzprokurator, über die mir berichtet wurde, nicht des Eindrucks erwehren, daß hier Konkurrenzeinflüsse wirksam werden, denen nicht die Flugeinsatzbereitschaft und Sicherheit unserer Luftstreitkräfte, sondern ihre kommerziellen Interessen am Herzen liegen.

Da ich letzten Endes als zuständiger Ressortminister schon in der Vergangenheit immer wieder für alle Flugunfälle und die oft geringe Einsatzbereitschaft unserer Flugzeuge (nach der Verfassung wegen der Ministerverantwortlichkeit auch völlig zu Recht) schärfstens kritisiert wurde, bin ich daher nicht bereit, die Verantwortung für die Folgen zu übernehmen, die sich aus der Ablehnung der von uns vorgeschlagenen Lösung ergeben.

Ich bin daher auch keinesfalls in der Lage, den dem Finanzministerium zur Genehmigung übermittelten Vertrag zurückzuziehen, sondern muß darauf bestehen, daß das Finanzministerium durch eine offizielle Note den Vertrag mit dem Bemerkten retourniert, daß es die Zustimmung hiezu nicht erteilt.“

Dr. Zobel verneinte die Frage, ob eine interne Anweisung bestanden habe, mit der Abteilung LZ nicht zu verhandeln, da diese gegen den Know how-Vertrag sei, und bemerkte hiezu, er würde sich gehütet haben, eine solche Anweisung zu geben.

Oberstleutnant-Intendant Dr. Seyfried sagte aus, daß sich die Abteilung Luftzeuggerät in einer Stellungnahme in einem Aktenstück, das unter Verschuß gekommen sei, sehr deutlich und scharf gegen den beabsichtigten Know how-Vertrag ausgesprochen habe. Daraufhin habe er die Weisung erhalten, die Abteilung Luftzeuggerät

nicht mehr einzuschalten. Es sei, soweit er sich erinnern könne, eine mündliche Weisung des Leiters der Sektion V gewesen.

Oberst Hügel wurde darüber befragt, ob die Geschäftsordnung im Falle des Know how-Vertrages die Einschaltung seiner Abteilung vorsehe. Er bejahte diese Frage und setzte fort, daß dies sehr wichtig sei, denn durch den Know how-Vertrag sollten Gelder abgezogen werden, die für Ersatzteile und Reparaturen vorgesehen gewesen seien. Solcherart sollten acht Millionen Schilling im Jahresbudget gebunden werden. Die Bedingungen des Know how-Vertrages seien aber solche gewesen, daß er es nicht für richtig gehalten habe, Leuten fürs Dabeistehen derart viel zu bezahlen. Das wäre kein Gewinn für das Bundesheer gewesen. Die Abteilung LZ habe sich in ihrer Stellungnahme sehr wohl für eine Know how-Gruppe ausgesprochen, aber unter anderen Voraussetzungen und mit anderen Aufgaben.

Oberst Hügel wurde auch die Frage vorgelegt, ob er eine Weisung kenne, die Abteilung LZ in die Angelegenheit Know how-Vertrag nicht einzuschalten. Wie er erklärte, sei ihm das viel später zugetragen worden, und zwar, wie er glaube, ungefähr im Mai 1970. Im Geschäftsstück soll ein Zettel mit dem Vermerk gewesen sein, den Leiter der Abteilung LZ nicht beizuziehen. Ihm sei mitgeteilt worden, daß dieser Zettel vom Leiter der Sektion V stamme. Die Zusatzfrage, ob sich die Weisung, die Abteilung LZ nicht einzuschalten, ausschließlich auf den Know how-Vertrag bezogen habe, bejahte der Zeuge.

Oberst-Intendant Dkfm. Kanitzer antwortete auf die Frage, ob ihm etwas von einer Weisung bekannt sei, den Know how-Vertrag nicht mit der Abteilung LZ zu verhandeln, daß ihm diese Weisung nicht gegeben worden sei. Er habe Kenntnis von dieser Weisung durch die Meldung seines Untergebenen, des zuständigen Sachbearbeiters Dr. Seyfried. Diesen habe der Leiter der Sektion V angewiesen, mit der Luftzeugabteilung nicht mehr Kontakt aufzunehmen oder, wenn notwendig, nur telephonisch. Seinem Erinnern nach soll sich der Sektionsleiter dabei auf eine Ministerweisung bezogen haben. Als Gründe für diese Weisung seien Dringlichkeit und die Vermeidung von unnützen Gesprächen, die Zeit erfordert hätten, genannt worden.

Auf die Frage, ob ihm bekannt ist, daß LZ gegen diesen Vertrag war, erklärte Dkfm. Kanitzer:

„Auf Grund des Zeitmangels, der von vornherein geherrscht hatte, und des Nichtvorliegens des Beschaffungsantrages war die Einkaufsabteilung bestrebt, die notwendigen Unterlagen insbesondere hinsichtlich der Zweckmäßigkeit und Wirtschaftlichkeit einzuholen. Sie hat daher an

alle beteiligten Stellen Dienstzettel ausgesandt und gebeten, die entsprechenden Angaben zu liefern. Diese Angaben sind nicht eingetroffen.

Wir haben ferner von jedem Vertragsentwurf Exemplare an alle interessierten Stellen versandt. Auf den ersten dieser Vertragsentwürfe hat die Luftzeugabteilung mit einer Stellungnahme geantwortet, in der sie sich gegen diesen Vertrag gewandt hatte.

Der Vertragsentwurf wurde von uns innerhalb von acht oder 14 Tagen oder noch weniger erledigt. Die Stellungnahme der LZ hat mindestens 14 Tage erfordert. Sie übte nur Kritik, machte aber keinen positiven Vorschlag.“

Oberstleutnant-Intendant Dr. Seyfried berichtete, daß über den Know how-Vertrag innerhalb des Ressorts sehr oft gesprochen worden sei. Sowohl sein Abteilungsleiter als auch er seien der Meinung gewesen, daß diese Angelegenheit nicht ganz „zimmerrein“ sei. Als Begründung hiefür nannte er die Weisung, mit der Abteilung LZ nicht weiterzuverhandeln, da diese Schwierigkeiten mache. Zum anderen sei die Einkaufsabteilung A der Ansicht gewesen, daß vielleicht gewisse Dinge entstellt an den Minister herangetragen worden seien, zum Beispiel die Behauptung, daß die Verhandlungen mit der AUA infolge deren Kapitalschwäche gescheitert wären. Wie der Zeuge bemerkte, wisse er nicht, ob dies tatsächlich der Fall gewesen sei. Die AUA habe sich ja nach wie vor bemüht, ins Gespräch zu kommen.

Darüber befragt, ob der Know how-Vertrag auf Grund eines direkten Auftrages oder als Ergebnis von Besprechungen ausgearbeitet worden sei, antwortete General Dr. Zobel, der Minister habe ihm konkret den Auftrag gegeben, den Know how-Vertrag abzuschließen. Es sei ein direkter Auftrag gewesen.

Wie der Zeuge weiter ausführte, habe er im Hinblick auf die rechtlichen Momente des Know how-Vertrages einen Hofrat des Verwaltungsgerichtshofes, der seinerzeit Waffenübungen leistete, beauftragt, eine Studie zu verfassen, inwieweit es möglich sei, einer Firma Unterlagen über fremde Flugzeugtypen auszufolgen. Außerdem leistete zur gleichen Zeit ein Direktor der ÖIG Waffenübungen, und dieser habe ein Gutachten über die zur Erwägung gestandene Kapitalgesellschaft verfaßt. Beide Gutachten seien in dem Vorschlag an den Minister verwertet worden.

Oberstleutnant-Intendant Dr. Seyfried wurde darüber befragt, wann er das erste Mal mit dem Know how-Vertrag befaßt worden ist. Seinem Erinnern nach sei das am 4. September 1969 gewesen, und zwar durch einen Anruf des vorgesetzten Sektionsleiters. Der Abteilungsleiter

sei damals auf Urlaub gewesen, sodaß er den Auftrag erhalten habe, mit Ing. Drescher möglichst rasch einen Vertragsentwurf auszuarbeiten. Am nächsten Tag habe er die dazu erforderlichen Unterlagen, soweit sie damals vorhanden gewesen seien, vor allem einen Dienstzettel der Ministeradjutantur vom 4. September 1969, erhalten.

Nach diesem Dienstzettel sollte im Einvernehmen mit den anderen zuständigen Stellen ein Vertragsentwurf ausgearbeitet werden. Mit der Vorlage des Entwurfes sollte gleichzeitig dem Minister berichtet werden, ob allenfalls eine Ausschreibung oder eine beschränkte Ausschreibung als erforderlich angesehen werde. Die endgültige Entscheidung hierüber habe sich der Minister vorbehalten.

Bundesminister a. D. Dr. Prader wurde die Frage gestellt, ob er Ing. Drescher die Zusage gemacht habe, daß er die Know how-Gruppe bekomme, damit dessen Arbeit nicht umsonst gewesen sei, zumal Ing. Drescher aus der behaupteten Zusage einen Rechtsanspruch ableite.

Dr. Prader bestätigte, Ing. Drescher mitgeteilt zu haben, er hätte seinen Vertrag unterschrieben und an das Finanzministerium weitergegeben. Ob er den Vertrag bereits gegengezeichnet habe und beide Unterschriften darauf gewesen seien, wisse er nicht. Verträge würden üblicherweise erst nach Abzeichnung durch das Finanzministerium unterschrieben.

Nach Dr. Zobel habe General Dipl.-Ing. Mühlbacher bedauert, daß der Know how-Vertrag nicht zustande gekommen sei, weil dadurch die Einsatzbereitschaft nicht im erforderlichen Umfang gegeben sei.

e) Finanzielle Auswirkungen des vorgesehenen Beistandsleistungsvertrages (Know how-Vertrages)

Der Ausschuß hat auch die finanziellen Auswirkungen des vorgesehenen Know how-Vertrages untersucht.

Auf die Frage, ob es richtig sei, daß das, was bisher 4 bis 4,5 Millionen Schilling gekostet habe, bei Ing. Drescher 19 Millionen Schilling kosten hätte sollen bzw. ob derartige Berechnungen angestellt worden seien, erklärte General Dr. Zobel:

„Solche Berechnungen sind deshalb nicht angestellt worden, weil sich die Luftstreitkräfte aus Mangel an Personal außerstande erklärt haben, die Wartung durchzuführen. Wenn wir von der AUA Spezialisten abgeworben hätten, dann hätte wieder die Gewerkschaft Schwierigkeiten gemacht.“

Auf die Feststellung, daß es Informationen gäbe, wonach die bisherige Wartung 4 bis 4,5 Millionen Schilling gekostet hätte, antwortete Dr. Zobel wörtlich:

„Vielleicht für den damaligen Flugzeugstand, da hatten wir noch nicht die 40 SAAB.“

Den Betrag von 19 Millionen Schilling für den Wartungsvertrag habe nach General Dr. Zobel das Finanzministerium errechnet. Er wisse aber nicht, wie das Finanzministerium zu dieser Summe gekommen sei. Berechnungen des Bundesheeres hätten einen Betrag von rund zehn Millionen Schilling für die erste Variante des Vertrages ergeben, das wäre aber auch nur eine Schätzung gewesen. Für die zweite, erweiterte Variante des Vertrages habe das Bundesheer rund 14 Millionen Schilling errechnet. Die Anwerbung von AUA-Spezialisten durch das Bundesheer sei nicht möglich gewesen, da dies zu Schwierigkeiten mit der Gewerkschaft geführt hätte.

Dr. Zobel bestätigte, daß nach dem Entwurf des Know how-Vertrages der technische Leiter des Betreuungsteams pro Monat 90.000 S und die übrigen Techniker zwischen je 37.500 S und 52.500 S gekostet hätten. Die Techniker sollten in den Werkstätten des Bundesheeres arbeiten.

Die Frage, ob es Unterlagen darüber gäbe, was die Arbeit der schwedischen Ingenieure gekostet habe, beantwortete Dr. Prader folgendermaßen:

„Das ist ja bezahlt worden, daher müssen Unterlagen darüber da sein.“

Ich halte diese Lösung heute noch für die einzig mögliche. Bis jetzt hat niemand eine bessere Lösung anbieten können. Außer wir überfliegen wieder die Maschinen oder Aggregate ins Ausland.

Wir haben sogar mit den Steyr-Werken verhandelt, damit die solche Aufgaben übernehmen. Das hat sich aber daran zerschlagen, da einem kleinen Kontingent von Flugzeugen große Investitionen gegenüberstanden wären, was unwirtschaftlich gewesen wäre.“

Oberstleutnant-Intendant Dr. Seyfried führte aus, daß es ihm absurd erschien, einerseits schätzungsweise 12 Millionen Schilling für ein Know how-Team auszugeben und andererseits keine Leute einzustellen, obwohl welche bereit gewesen wären einzutreten. Wie ihm erklärt worden sei, wäre das wegen einer Aufnahmesperre nicht möglich gewesen.

Auf die Betreuungskosten in den Jahren vor dem geplanten Know how-Vertrag angesprochen, erklärte Oberst-Intendant Dkfm. Kanitzer, daß ihm nicht bekannt sei, was früher Wartung und Reparatur der Flugzeuge gekostet hätten. Die aufgelaufenen Beratungskosten, die kleinere Reparaturen mit eingeschlossen hätten, hätten einen Betrag von zusammen 3,9 Millionen Schilling ausgemacht, und zwar für den Zeitraum von 1959 bis 1969 oder 1970. In diesem Betrag

seien jedoch keine Reparaturkosten inbegriffen gewesen.

Oberst-Intendant Dkfm. Kanitzer bezeichnete die Schätzungen der Kosten für das Gesamtvolumen der ersten Variante des Know how-Vertrages mit ursprünglich 8 Millionen Schilling und später 12 Millionen Schilling. Das Finanzministerium sei auf 19 Millionen Schilling gekommen. Die Höhe des Rahmens beim zweiten Entwurf kenne er nicht.

Nach Ing. Drescher hätten die sich auf Grund des Know how-Vertrages ergebenden Kosten, und zwar ohne Ersatzteile, pro Jahr zwischen 8 und 9 Millionen Schilling betragen.

Oberstleutnant-Intendant Dr. Seyfried antwortete auf die Frage, ob Ing. Drescher an das Bundesheer mit dem Ersuchen herangetreten sei, Leute seines Know how-Teams in den Werkstätten des Bundesheeres einschulen zu lassen, daß seines Wissens von einer Einschulung durch das Bundesheer kaum die Rede gewesen sei. Generalmajor Dipl.-Ing. Mühlbacher habe hingegen wiederholt gefragt, ob es möglich sei, diese Leute, während sie vom Bundesheer schon bezahlt worden wären, zur Einschulung in die Flugzeugwerke zu schicken. Auf Befragen bestätigte der Zeuge, daß dies bedeutet hätte, daß das Bundesheer im Rahmen des Vertrages Ing. Drescher die Einschulung, und zwar nicht nur das Pauschalentgelt während der Dauer der Einschulung, sondern auch die sonstigen Nebenkosten, zu bezahlen gehabt hätte.

Ing. Drescher wurde darüber befragt, ob er den Vorschlag gemacht habe, vorgesehene Mitarbeiter der Know how-Gruppe seiner Firma in Militärwerkstätten einschulen zu lassen. Er antwortete, daß es richtig sei, daß ein Servicemann seiner Firma, der nicht eingeschult war, vier oder fünf Wochen mitgearbeitet habe. Dieser Mann habe Kurse bei seinen Firmen in Italien und England gemacht. Er sei vier Wochen beim Militär gewesen und habe etwas für das Militär geleistet, ohne daß dafür etwas zu bezahlen gewesen wäre. Seine Firma sei jahrelang die einzige Firma mit einem Serviceingenieur gewesen. Durch Vermittlung Dipl.-Ing. Mühlbachers habe auch ein Ingenieur sechs Jahre lang beim Militär an Triebwerken gearbeitet, ohne daß der österreichische Staat etwas zu bezahlen gehabt hätte.

Auf die Frage, ob ventiliert worden sei, Fachleute aus der Know how-Gruppe nach Schweden zur Einschulung zu schicken, erwiderte Ing. Drescher, daß davon gesprochen worden sei. Die Schweden wären auch bereit gewesen, darüber zu verhandeln. Das wäre aber nicht auf Kosten des Verteidigungsministeriums, sondern auf Kosten der Know how-Gruppe gegangen.

f) Ersatzteilbeschaffung; Kundendienstleistungen von Flugzeugfirmen

Oberstleutnant Kollowrat führte zum Thema Ersatzteilbeschaffung aus, daß bei jedem Ankauf von Flugzeugen eine Grundbevorratung mitbestellt werde. Bei einer neuen Type sei man dabei zunächst auf die Beratung durch den Erzeuger bzw. Vertreter angewiesen. Man habe immer wieder die Erfahrung gemacht, daß man das erstemal viele „Ladenhüter“ mitkaufe: Ersatzteile, die zwar erforderlich seien, die man aber nicht vordringlich brauche. Die Verschleißteile, die man ständig brauche, kenne man ja noch nicht. Im allgemeinen hätten die Firmen bei den Verschleißteilen viel zu lange Lieferzeiten. Auch beim JET RANGER seien Verzögerungen in der Auslieferung der Ersatzteile vorgekommen. Später habe man sich darum bemüht, rascher zu liefern. Zum Teil habe es funktioniert, aber nicht immer zufriedenstellend. Befragt, ob die Zahl der nicht flugklaren JET RANGER höher gewesen sei als im Durchschnitt die Zahl der anderen Maschinen, antwortete der Zeuge, daß sich der Klarstand in einem normalen Rahmen gehalten habe. Im Jahresdurchschnitt seien rund zwei Drittel der Maschinen flugklar gewesen.

Ing. Drescher bestätigte, von Beschwerden über Verzögerungen bei Ersatzteillieferungen zu wissen. Es komme aber bei allen Firmen vor, daß Ersatzteile leider manchmal schleppend geliefert würden. Die Flugzeugbranche sei ein so schwieriges Geschäft, daß vielfach Lieferverzögerungen vorkämen. Auch in seiner Firma seien solche Verzögerungen vorgekommen und kämen noch vor.

Der Zeuge Apenzeller wurde darüber befragt, ob man Ersatzteile, zum Beispiel Ölfilter, bei anderen Firmen billiger kaufen könne als bei der Erzeugerfirma oder dem zuständigen Vertreter. Wie er erklärte, sei dies durchaus vorstellbar. Die Herstellerwerke bedienten sich verschiedener Zulieferfirmen. Wenn nun ein solches Zulieferwerk direkt verkaufe, könne das billiger sein.

Es gäbe z. B. in Amerika auch Großhändler, die alte „stocks“ vor deren Auflösung aufkaufen. Solche Waren seien dann billiger als reguläre Werksprodukte. So sei es möglich, gelegentlich billigere Ersatzteile zu bekommen. Das sei aber eine gefährliche Sache, weil auch Stahl altere. Das Risiko eines möglichen Schadens stehe in keinem Verhältnis zu den möglichen Einsparungen bei der Anschaffung solcher Ersatzteile.

Auch Ing. Drescher wurde zu diesem Thema vernommen. Wie er dem Ausschuss mitteilte, sei es grundsätzlich möglich, Ersatzteile auch über irgendeine andere Stelle zu beschaffen, doch gehe in diesem Fall jeder Garantieanspruch der Herstellerfirma verloren. Er verwies auf Rundschrei-

ben, in denen die Firmen Bell und Agusta davor gewarnt hätten, Ersatzteile von nicht autorisierten Händlern billiger zu kaufen. Das seien in der Regel sogenannte Surplusgüter, abgestandene Ersatzteile von der US-Armee, die zwar neu, aber nicht mehr verwendungsfähig seien. Dafür gäbe keine Erzeugerfirma Garantie.

Auf die Frage, ob die französischen Hubschrauber vor dem beabsichtigten Know how-Vertrag klaglos und preiswert betreut worden seien, antwortete Generalmajor Dipl.-Ing. Mühlbacher, daß die Betreuung durch die Firma Hild einwandfrei funktioniert habe.

Bezüglich der Kosten dieser Betreuung wurde an Oberst-Intendant Dkfm. Kanitzer die Frage gerichtet, ob die Firma Hild die Wartung der bei ihr gekauften Flugzeuge vor dem geplanten Know how-Vertrag gratis durchgeführt habe. Wie er mitteilte, vereinbare das Bundesheer beim Ankauf von Flugzeugen grundsätzlich mit allen Firmen sogenannte Serviceingenieurstunden, die kostenlos seien. Im Rahmen solcher Vereinbarungen hätten einzelne Firmen gelieferte Flugzeuge betreut und das Bundesheer in Wartungsfragen beraten.

Auf Befragen bestätigte er, daß diese Betreuungstätigkeit naturgemäß in den Know how-Vertrag einbezogen worden wäre. Auf die Zusatzfrage, ob das bedeutet hätte, daß eine Tätigkeit, die vorher zumindest teilweise im Rahmen von Kaufverträgen gratis erfolgte, nach Abschluß des Know how-Vertrages bezahlt hätte werden müssen, antwortete der Zeuge:

„Zweifelloos ein Teil davon. Die zuständigen technischen Stellen haben immer wieder behauptet, die Beratungstätigkeit wäre neben den Serviceleistungen notwendig und würde nicht ersetzt werden können.“

Nach Dipl.-Ing. Prochazka hätte der Know how-Vertrag Leistungen vorgesehen, die die Firma Hild zumindest zu einem Teil bereits vorher durchgeführt habe. Der Zeuge stellte dazu fest, daß aus dieser Tätigkeit seiner Firma dem Verteidigungsministerium keine Kosten erwachsen seien. Für einen Teil der gleichen Arbeit hätte im Rahmen des Know how-Vertrages gezahlt werden müssen.

Ing. Drescher wurde darüber befragt, ob es Firmen gäbe, die Flugzeuge im Rahmen des Kundendienstes unentgeltlich betreuen. Wie er mitteilte, hätten die Firmen Bristol-Sydney und Rolls Royce jahrelang in seinem Firmenverband einen Serviceingenieur gehabt, der unentgeltlich für das Militär gearbeitet habe.

Zusammenfassend gelangt die Mehrheit des Untersuchungsausschusses (Abgeordnete der SPÖ und der FPÖ) zu folgenden Feststellungen:

Die geführten Erhebungen und Zeugeneinvernahmen zur Frage der Wartung von Flugzeugen des Bundesheeres sowie der beabsichtigte Abschluß eines Beistandsleistungsvertrages (Know how-Vertrages) haben eine völlig divergierende Auffassung der damit befaßten Ressorts, und zwar des Bundesministeriums für Landesverteidigung einerseits und des Bundesministeriums für Finanzen andererseits, aufgezeigt.

Auf Grund von Zeugenaussagen und nach Einsichtnahme in das umfangreiche Beweismaterial muß angenommen werden, daß der Abschluß des beabsichtigten Beistandsleistungsvertrages keinesfalls den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit entsprochen hätte. Diese Ansicht ist nicht nur durch das dem Ausschuss zur Verfügung stehende Aktenmaterial, sondern auch durch zahlreiche Zeugenaussagen erhärtet worden.

Die Notwendigkeit eines Wartungsvertrages war unbestritten. Bundesminister a. D. Dr. Prader selbst sprach von der Gefahr eines Notstandes. Es muß festgestellt werden, daß die Wartung des Fluggerätes des österreichischen Bundesheeres bei den verschiedenen Typen unterschiedlich funktioniert hat. Das vom Bundesminister a. D. Dr. Prader angeführte Problem des Zeitdruckes konnte nicht akzeptiert werden, da zum einen nach Zeugenaussagen die Wartung der Hubschrauber einwandfrei funktioniert hat und zum anderen für die in Anlieferung begriffenen SAAB 105 Ö-Flugzeuge die Gewährleistung noch sichergestellt war.

Wie aus dem Beweisverfahren eindeutig hervorgeht, kam die Idee, eine Know how-Gruppe zu gründen, von Kommerzialrat Ing. Drescher persönlich. Dieser gab den 14. April 1969 als Geburtsstunde des Beistandsleistungsvertrages (Know how-Vertrages) an und führte weiter aus, daß er bereits zwei Jahre an der Lösung dieses Problems gearbeitet habe. Wie aus seiner Zeugenaussage weiters hervorgeht, habe er am 10. Juni 1969 den Beistandsleistungsvertrag (Know how-Vertrag) ausgearbeitet und an den weiteren Änderungen des Entwurfes mitgearbeitet. Die sich zeitlich daran anschließende Ausschreibung habe sich aus seinem Vertragsentwurf ergeben.

Aus den Aussagen der Zeugen Dr. Seyfried, Dkfm. Kanitzer und Dipl.-Ing. Mühlbacher ergibt sich eindeutig, daß Ing. Drescher lange Zeit vor seinen Konkurrenten über den Inhalt des geplanten Beistandsleistungsvertrages informiert war.

Zeitlich gesehen ergibt sich folgender weiterer Ablauf: Am 4. September 1969 wurde die Einkaufsabteilung A mündlich und mit

einem Dienstzettel beauftragt, einen entsprechenden Vertragsentwurf mit Ing. Drescher auszuarbeiten. Die beschränkte Ausschreibung erfolgte kurze Zeit später, und zwar am 15. Oktober 1969, mit einer relativ kurzen Frist zwischen Ausschreibung und Angebotseröffnung (30. Oktober 1969), womit klar der Vorteil des Anbotstellers Ing. Drescher erwiesen war.

Zu dieser beschränkten Ausschreibung waren über Weisung des ehemaligen Bundesministers Dr. Prader die AUA und die Flughafenbetriebsgesellschaft Wien nicht eingeladen worden. Darüber hinaus hat Bundesminister a. D. Dr. Prader verboten, mit der AUA weiter zu verhandeln.

Dieses Vorgehen erscheint umso weniger richtig, als auch das Bundesministerium für Finanzen den Standpunkt vertreten hat, daß es nicht verständlich sei, die AUA, die sich zu weiteren Verhandlungen bereit erklärt hatte, von der Ausschreibung für diesen Vertrag auszuschließen. Auch die Einkaufsabteilung A des Bundesministeriums für Landesverteidigung hat dem Bundesminister vorgeschlagen, die AUA zu einer Ausschreibung einzuladen.

Der Leiter der Einkaufsabteilung A sowie sein Stellvertreter und darüber hinaus auch die Abteilung Luftzeuggerät haben sich gegen den beabsichtigten Vertrag ausgesprochen. Die von ihnen vorgebrachten Bedenken führten schließlich dazu, daß sich der Leiter der Einkaufsabteilung A und sein Stellvertreter geweigert haben, den auftragsgemäß ausgearbeiteten Vertragsentwurf zu unterschreiben. Der Stellvertreter der Einkaufsabteilung A hat als Zeuge ausgesagt, daß diese Angelegenheit nicht ganz „zimmerrein“ sei. Allerdings bemerkte er, daß der Bundesminister für Landesverteidigung von der Tatsache, daß der Vertragsentwurf vom Leiter der Einkaufsabteilung A und von ihm, seinem Stellvertreter, nicht unterzeichnet worden ist, zweifellos nichts wissen konnte. Es sei anzunehmen gewesen, daß der Sektionsleiter den betreffenden Aktenvermerk nicht dem Minister vorlegen würde, weil das eine völlig konträre Meinung gewesen sei. Aus dem Aktenstück selbst sei das nicht ersichtlich gewesen.

Trotz aller vorgebrachten Bedenken habe laut Aussage von General Dr. Zobel Bundesminister a. D. Dr. Prader den konkreten Auftrag gegeben, den Vertrag abzuschließen.

Schließlich konnte durch Zeugenaussagen einwandfrei geklärt werden, daß Wartungsarbeiten am Fluggerät bis zur Ausarbeitung des beabsichtigten Beistandsleistungsvertrages (Know how-Vertrages) zum Teil in Gewährleistung, zum Teil kostenlos durchgeführt worden sind. Wäre jedoch der beabsichtigte Beistandsleistungsvertrag rechtskräftig geworden,

wären dem Bundesheer erhebliche zusätzliche Mehrkosten auch dadurch entstanden, daß Tätigkeiten, die bisher zumindest teilweise im Rahmen von Kaufverträgen gratis erfolgten, nunmehr bezahlt hätten werden müssen. Die Mehrkosten, die sich aus dem beabsichtigten Beistandsleistungsvertrag ergeben hätten, konnten nicht eindeutig geklärt werden, da einerseits die bis dahin entstandenen Wartungskosten nicht genau angegeben werden konnten und andererseits die Kosten des Beistandsleistungsvertrages vom Bundesministerium für Landesverteidigung mit etwa 10 Millionen Schilling, vom Bundesministerium für Finanzen jedoch mit zirka 19 Millionen Schilling errechnet wurden.

Der vorgesehene Beistandsleistungsvertrag (Know how-Vertrag) ist letzten Endes nur am Einspruch des Finanzressorts gescheitert. Wie das Bundesministerium für Finanzen in seiner ablehnenden Stellungnahme ausführte, zeigt dieser Vertrag im Zusammenhang mit dem hierfür zu erbringenden finanziellen Aufwand „in erschreckend deutlicher Weise“ die Unwirtschaftlichkeit dieses Vorhabens.

Demgegenüber gelangten die Abgeordneten der ÖVP zu folgender Auffassung:

Nach übereinstimmenden Aussagen von Bundesminister a. D. Dr. Prader, General Dipl.-Ing. Mühlbacher, General Dr. Zobel, Oberst Hügel und weiteren im Untersuchungsausschuß dazu befragten Militärs war der Klarstand der Flugzeuge in ein äußerst kritisches Stadium getreten. So sagte General Dipl.-Ing. Mühlbacher vor dem Untersuchungsausschuß aus, daß bei einem Alarm von 15 Flugzeugen innerhalb von zehn Minuten lediglich vier Maschinen startklar waren. Daher hatte Minister Dr. Prader angeordnet, bestimmte Reparaturen an die AUA zu vergeben, um das Jagdbombergeschwader zu entlasten.

Eine garantierte Instandhaltung und Wartung ist nämlich gerade bei Flugzeugen von entscheidender Bedeutung, weil sie sonst nicht einsatzbereit sind und es zu folgenschweren Unglücksfällen kommen kann. Eine der größten Sorgen des Verteidigungsministers war es daher, in Österreich eine Wartungsorganisation aufzubauen. Dies war deshalb so schwierig, weil Österreich im Gegensatz zum Kraftfahrzeugsektor über keine Flugzeugindustrie verfügt. Außerdem war das Überfliegen der Flugzeuge zur Überholung in die Herstellerwerke äußerst kostspielig, langwierig und vom militärischen Gesichtspunkt aus deshalb so gefährlich, weil in kritischen Situationen die Abhängigkeit vom Ausland sehr groß ist. Der Verteidigungsminister wollte daher die AUA dazu heranziehen und bat sie um die Prüfung

der Frage, inwieweit sie Serviceleistungen erbringen könnte.

In langwierigen Verhandlungen mit der AUA-Führung konnte am 8. November 1968 über den Abschluß eines Wartungsvertrages eine Übereinstimmung erzielt werden. Dieser Vertrag fand am 20. November 1968 auch die Zustimmung des Finanzressorts. Am 17. Dezember 1968 wurde er der AUA übermittelt. Trotz zahlreicher Besprechungen mit dem Aufsichtsratspräsidenten der AUA sowie mit den beiden neu bestellten Vorstandsdirektoren hat die AUA schließlich endgültig abgelehnt.

Damit stand das Verteidigungsressort nach jahrelangen Verhandlungen auf dem Wartungssektor vor einer ungelösten Situation, die noch dadurch verschärft wurde, daß neues Fluggerät (SAAB 105 Ö) im Anrollen war. Eine STAR-FIGHTER-Situation wegen mangelnder Wartung erschien aber dem verantwortlichen Minister unvertretbar.

Durch die Verhandlungen mit der AUA, die zu keinem Erfolg führten, gingen zwei wertvolle Jahre verloren, und der Ressortchef mußte sich raschest bemühen, andere Wege der Instandhaltung des Fluggerätes zu beschreiten. Bundesminister Dr. Prader hatte dabei im Auge, eine Technikerguppe zu engagieren, die vor allem Spezialisten für alle Flugzeugtypen des Bundesheeres haben sollte und die als „Feuerwehr“ zur Verstärkung der Instandsetzungseinrichtungen auf Grund eines Zivilvertrages herangezogen werden konnte. Dem Bundesminister und den verantwortlichen Militärs schwebte ein Wartungsvertrag nach dem Muster des Vertrages mit der Firma Elin über die Wartung der Anlagen am Kolomansberg vor (s. S. 28).

Die Idee, Wartung bzw. Überholung und technische Betreuung von Flugzeugen an Zivilfirmen zu übertragen, wird im Ausland nach Zeugenaussagen mit Erfolg gehandhabt.

Die Warnungen der Abteilung Flugwesen/Wehrtechnik des Bundesministeriums für Landesverteidigung, daß es ohne Sicherstellung einer entsprechenden Wartung der Fluggeräte zu einer verheerenden Entwicklung kommen könnte, wurden immer stärker.

Schließlich entschloß sich der Verteidigungsminister zur Durchführung einer beschränkten Ausschreibung für einen Beistandsleistungsvertrag (Know how-Vertrag). Die Sitzung, zu der Vertreter aller in Frage kommenden privaten Flugzeugfirmen eingeladen waren und bei der die Ausschreibungsunterlagen an die Bewerber verteilt wurden, fand am 3. Oktober 1969 im Bundesministerium für Landesverteidigung statt. Die Ausschreibung selbst sollte am

15. Oktober zu laufen beginnen; der Sprecher der Flugzeugvertreter verlangte eine 14tägige Ausschreibungsfrist, die anstandslos gewährt wurde (s. S. 32).

Die AUA, die zur Durchführung der Reparaturen, soweit es ihre Kapazität zuläßt, auch weiterhin in maximalem Ausmaß herangezogen wurde, war zu dieser Sitzung nicht eingeladen, da sie auf Anfragen des Verteidigungsministers, was sie leisten könne, keine Antwort gab und somit offensichtlich damals kein Interesse hatte. Von Briefen der AUA an das Verteidigungsministerium, die nach der Aussage eines Zeugen angeblich abgeschickt wurden, wurde dem Verteidigungsminister nichts mitgeteilt (s. S. 30).

Obwohl Dr. Seyfried die Angelegenheit als nicht ganz „zimmerrein“ bezeichnete, bestätigte er, daß der Bundesminister von der Nichtabzeichnung durch die zuständigen Sachbearbeiter nicht wissen konnte, mit folgenden Worten:

„Das konnte er zweifellos nicht wissen. Es war anzunehmen, daß der Sektionsleiter unseren Aktenvermerk nicht dem Minister vorlegen würde, weil das eine völlig konträre Meinung war. Aus dem Aktenstück selbst war das nicht ersichtlich“ (s. S. 34).

Als Bestbieter für den Beistandsleistungsvertrag (Know how-Vertrag) erwies sich die Firma Ing. Drescher. Dieser Beistandsleistungsvertrag kam infolge eines Einspruches des Finanzministeriums nicht zustande, was führende Militärs bedauert haben. Es kam hier also zu denselben Meinungsverschiedenheiten zwischen dem Verteidigungsressort und dem Finanzministerium wie später bei der beabsichtigten Anschaffung der zweiten Staffel JET RANGER unter Bundesminister Freihörsler.

Dieser Interessenskonflikt ist aber durchaus nichts Besonderes, da das Finanzressort primär die finanzielle Seite im Auge hat, während der Verteidigungsminister in erster Linie für die Sicherheit der Flugzeuge verantwortlich ist.

#### 6. Kontakte von Militärpersonen und anderen mit Flugzeugfirmen

Der Ausschuß führte seine Untersuchung auch in der Richtung, ob über dienstliche Anlässe hinaus Kontakte von Militärpersonen oder Persönlichkeiten des öffentlichen Lebens mit Flugzeugfirmen bestanden haben.

Generalmajor Dipl.-Ing. Mühlbacher erklärte zu dem Hinweis, daß in einer Fernsehsendung der Vorwurf erhoben worden sei, der Flugzeugimporteur Ing. Drescher habe in Niederösterreich einen Besitz, in dem nicht nur Militärs, sondern auch Politiker privat verkehrt hätten, daß er dieses Gut kenne und im Laufe der

Jahre fünf- oder sechsmal auf diesem Besitz gewesen sei. Er kenne auch das Gästebuch. Danach seien Politiker, Offiziere, Ausländer, Diplomaten und andere Persönlichkeiten draußen gewesen. Er habe auch andere derartige Einladungen gehabt, habe aber immer Distanz bewahrt.

Der General des Intendantendienstes Dr. Zobel antwortete auf die Frage, ob er mit Flugzeughändlern, die mit dem Ministerium in Verbindung gestanden seien, Kontakte über das Dienstliche hinaus gehabt habe, daß Generalkonsul Hild in seiner Eigenschaft als Generalkonsul Parties gegeben habe. Er, Dr. Zobel, habe vor Jahren an einer solchen Party teilgenommen. Einmal sei er mit Minister Graf bei einer Party des Ing. Drescher gewesen, einmal mit Minister Freihörsler. Ein andermal sei er mit einem General und mit Präsident Probst über Samstag/Sonntag auf dem Gute Dreschers gewesen. Man habe zu dritt Karten gespielt, habe aber nicht über den Dienst gesprochen.

Oberstleutnant Kollowrat verneinte die an ihn gerichtete Frage, ob ihm von einem Flugzeughändler oder -verkäufer das Angebot gemacht worden sei, auf dessen Farm oder Ranch zu kommen oder mit ihm einen Urlaub im Ausland zu verbringen.

Verneint hat eine ebensolche Frage auch Brigadier-Intendant Dkfm. Manzenreither, ob ihm selbst oder seiner Gruppe im Zusammenhang mit Flugzeugkäufen derartige Angebote gemacht worden seien.

Auch General Seitz erklärte, nie bei Flugzeugfirmen gewesen zu sein.

Oberst Maerker erklärte ebenfalls, von Firmen, die mit dem Bundesheer in Geschäftsverbindung standen, kein derartiges Angebot bekommen zu haben. Mit Firmenvertretern sei er immer nur in Begleitung des Ministers Doktor Prader zusammengekommen. Als einzelner sei er außer bei einigen Filmabenden bei Militärattachés nirgends gewesen.

Auf die Frage, ob er bei Ing. Drescher eingeladen gewesen sei, antwortete der Zeuge:

„Ich war nur ein oder zweimal bei einem Empfang in Begleitung des Ministers, aber nicht bei Drescher.“

Auf die weitere Frage, ob ihm bekannt sei, daß ein Flugzeugvertreter bevorzugt oder besser behandelt werde, erklärte Kollowrat:

„Ich habe nicht diesen Eindruck. Ich kenne alle Vertreter gleich gut. Ich kenne die meisten noch aus der Zeit, bevor ich zum Bundesheer gegangen bin. Es wird, glaube ich, keiner bevorzugt. Man hat sich immer bemüht, objektiv zu bleiben und nur das zu kaufen, was für uns

günstig ist. Es ist klar, daß die Vertreter alles versuchen, um ein Geschäft zu machen.“

Der Zeuge erklärte weiter: „Wir haben ihn (Drescher) immer als Reserveoffizier, als Gleichgestellten behandelt und nie die Vorstellung gehabt, daß er daraus irgendwelche geschäftliche Vorteile ziehen will.“

Der Zeuge Hild sagte vor dem Ausschuß aus, daß er seit dem Jahre 1955 sehr viele Offiziere des Bundesministeriums für Landesverteidigung kennengelernt habe. Er habe selbstverständlich eine ganze Anzahl von Offizieren zu verschiedenen Gelegenheiten bei ihm im Büro und in seinem Haus, was identisch sei, zu Gast gehabt. Er habe aber keine Urlaubsreisen oder Wochenendausflüge mit ihnen gemacht.

Auf die Frage, ob er privat Herren des Verteidigungsressorts, mit denen er auch dienstlich zu tun gehabt habe, eingeladen habe, antwortete Ing. Drescher:

„Ja, das habe ich gemacht. Ich habe für einen großen Personenkreis Einladungen zu Cocktailparties gegeben und auch private Einladungen an solche Herren nach Prinzbach gegeben. Ich habe General Mühlbacher ein-, zwei-, dreimal eingeladen; General Zobel; General Seitz; einen alten Fliegerfreund von mir, Stangl, den habe ich sogar zur Jagd eingeladen.“

Auch seinen alten Freund Präsident Probst und Präsident Maleta habe Ing. Drescher wie er sagte eingeladen, „sonst eigentlich niemand“. Das seien Einladungen höchstens über Samstag/Sonntag oder über das Wochenende gewesen. Darüber hinaus habe er nie Beamte zu Reisen, Urlauben usw. eingeladen.

Bundesminister a. D. Dr. Prader beantwortete die Frage, ob er von Flugzeughändlern Einladungen erhalten habe, sei es zu Auslandsreisen, zu Jagden oder auf Privatbesitzungen, daß er zu Jagden nicht eingeladen worden sei, er sei kein Jäger. Auf die Zusatzfrage, ob er Einladungen zu Parties angenommen habe, antwortete er, daß er zweimal bei Ing. Drescher eingeladen gewesen sei. Er sei in Begleitung sehr vieler Herren dort gewesen. Einmal sei er auch bei Hild gewesen. Das sei alles, was er an Einladungen akzeptiert habe.

Der ehemalige Generaltruppeninspektor General i. R. Fussenegger antwortete auf die Frage, ob ihm etwas von privaten Kontakten von Herren aus dem Einkauf mit Vertretern bekannt sei, daß es im Ministerium Gerüchte darüber gegeben habe. Er habe jeden Minister gewarnt und empfohlen, sehr scharf dagegen vorzugehen. Ob etwas gemacht worden sei, wisse er nicht.

Über die Art dieser Gerüchte befragt, antwortete der Zeuge, es habe Gerüchte gegeben, daß sich einzelne Vertreter aufdrängen und

Offiziere einladen. Er habe schon Minister Dr. Schleinzer davor gewarnt. Aber erst unter Minister Dr. Prader hätten sich diese Gerüchte verstärkt. Er habe dem Minister wiederholt gesagt, er soll das verbieten, weil dadurch Angehörige des Ministeriums in ein schiefes Licht kämen.

Schließlich erklärte General Fussenegger, daß er Kontakte höherer Offiziere des Bundesheeres mit Lieferanten, also gesellschaftliche Kontakte, Einladungen zu Parties oder zu einem Wochenendaufenthalt auf dem Gut eines Lieferanten, der Sache der Waffenkäufe für absolut unzutraglich halte.

Zusammenfassend gelangt der Untersuchungsausschuß zu folgender Feststellung und Empfehlung:

Der Untersuchungsausschuß ist sich bewußt, daß es nicht möglich ist, Empfehlungen zu geben, die sich auf die private Sphäre des einzelnen beziehen. Es soll jedem selbst überlassen bleiben, zu beurteilen, ob er Einladungen annehmen kann. Allerdings steht fest, daß es bei Annahme von Einladungen, die rein privaten Charakter haben, zu Konfliktsituationen kommen kann, die besser vermieden werden sollten.

## 7. Sonstige Untersuchungen

Im Zuge seiner Tätigkeit hat der Ausschuß auch verschiedene andere Fakten, wie zum Beispiel Vorgänge bei Heereskäufen, Dienst- und Studienreisen von Heeresangehörigen, Waffenübungen eines Heereslieferanten u. a., untersucht.

### a) Vorgänge bei Heereskäufen

Der Leiter der Gruppe Einkauf Brigadier-Intendant Dkfm. Manzenreither wurde darüber befragt, ob es bei einer Ausschreibung irgendwelche Reglements über den einzuladenden Personenkreis, die Einhaltung von Fristen, erforderliche Unterlagen und dergleichen gäbe. Wie er mitteilte, gelte allgemein die Onorm. Wenn aber nur eine Firma in Betracht käme, dann könne man nur diese eine Firma heranziehen. Dies treffe zum Beispiel dann zu, wenn die Planung von vornherein auf eine bestimmte Type abgestellt ist. In diesem Falle könne die Einkaufsabteilung nur mit dieser einen Firma verhandeln.

Der Heereschefingenieur Dipl.-Ing. Biely sagte aus, daß keine Geschäftsordnungsbestimmung darüber bestehe, daß das Amt für Wehrtechnik bei Beschaffungsanträgen eine Stellungnahme abzugeben habe. Überhaupt fehle eine genaue Anweisung, wie der Ablauf einer Beschaffung vor sich zu gehen habe. In der Praxis könnten Bestellungen auf verschiedene Art und

Weise abgewickelt werden. Meistens sei es so, daß die Gruppe Organisation oder die Planungsabteilung das Amt für Wehrtechnik dazu einlade, ein Gutachten abzugeben. Eine Weisung, wie bei einem Rüstungskauf konkret vorzugehen sei, fehle bis heute. Hier Abhilfe zu schaffen, sei immer sein Hauptanliegen gewesen.

Auf die Frage, welche Funktion oder Stellung der Generaltruppeninspektor im Zusammenhang mit Heereskäufen habe, antwortete General i. R. Fussenegger, daß das Ankaufen nicht seine Sache gewesen sei. Seiner Meinung nach sollte der Generaltruppeninspektor bei den grundsätzlichen Beratungen über Ankäufe dabei sein, und der Minister sollte ihn hören, denn der Generaltruppeninspektor habe die Führung des Heeres im Einsatz. Seine Funktionen seien einmal in einem Erlaß festgehalten worden. Er habe nicht das Recht gehabt, zu sagen, das müsse und das dürfe nicht gekauft werden, wohl aber die Pflicht, dem Minister zu sagen, was vordringlich anzuschaffen sei und was auch später noch angekauft werden könne. Wie er glaube, habe er 1965 eine ausführliche Erklärung darüber abgegeben, was das Bundesheer primär brauchen würde. Die wirklichen Entscheidungen über Anschaffungen seien in Besprechungen beim Minister gefallen. Bei diesen sei er relativ selten dabei gewesen, weil sein Verhältnis zum Minister nicht das beste gewesen sei. Die Waffen- und Gerätekommission sei seinem subjektiven Eindruck nach eine reine Formsache gewesen.

Zur Frage nach der politischen Verantwortung für den Kauf von Waffen und Geräten im Bundesheer meinte Major Czak, daß selbstverständlich der zuständige Bundesminister politisch dafür verantwortlich sei. Seiner Meinung nach sollten Offiziere, besonders dann, wenn für Anschaffungen Kommissionen eingerichtet seien, ein Mitspracherecht haben. Er teile aber nicht die Ansicht mancher älterer Offiziere, die oftmals sagten, was befohlen sei, habe man zur Kenntnis zu nehmen. Er sei der Ansicht, daß ein Offizier auch Mitverantwortung zu tragen habe. Wenn zum Beispiel eine Waffen- und Gerätekommission und eine Luftraumverteidigungskommission eingesetzt seien, dann müßten es schon sehr schwerwiegende Gründe sein, wenn Bestellungen gegen den Willen dieser Kommissionen bzw. gegen den Willen von Offizieren gegeben werden würden.

#### b) Dienst- und Studienreisen von Heeresangehörigen

Generalmajor Dipl.-Ing. Mühlbacher verneinte die Frage, ob ihm Fälle bekannt seien, daß Militärpersonen Auslandsaufenthalte oder Urlaube angeboten wurden, doch seien ihm Fälle bekannt, daß Herren von der Luftwaffe mit Vertretern, die mit ihrem Personenkraftwagen

Luftfahrtausstellungen besuchten, mitgefahren seien. Er selbst sei zwei- oder dreimal in solchen Fahrzeugen mitgefahren, zum Beispiel mit Generalkonsul Hild zu einer Ausstellung in Paris, ein andermal nach Hannover; auch mit Ing. Drecher sei er einmal zu Alfa Romeo gefahren.

Der Zeuge erklärte auch, davon zu wissen, daß in bestimmten Fällen die Reisespesen von Außenstehenden bezahlt worden seien. Einmal sei zum Beispiel aus budgetären Gründen eine beantragte Dienstreise zunächst nicht genehmigt worden. In der Folge hätten sich aber die Schweden bereit erklärt, die Reisekosten zu tragen, und die Reise sei zustande gekommen. In dem betreffenden Geschäftsstück sei ausdrücklich vermerkt gewesen, die Kosten der Dienstreise trage die Firma; der Staat habe nur die Tagesdiäten zu bezahlen.

Wie Generalmajor Dipl.-Ing. Mühlbacher weiters mitteilte, käme es immer wieder vor, daß Einladungen zu Ausstellungen und ähnlichem ad personam erfolgten. Da stehe dann auf der Einladung zum Beispiel: Herrn General Dipl.-Ing. Mühlbacher, Leiter der Abteilung Flugwesen. Er kenne auch einen Fall, wo man von seiten der Heeresverwaltung einen anderen schicken wollte. Da habe aber die einladende ausländische Stelle erklärt, dieser Mann sei für die Fliegerei nicht zuständig, den wolle man nicht haben.

Der General des Intendantendienstes Dr. Zobel wurde gefragt, ob unter Dienstreisen nur Reisen nach dem Dienstreglement oder auch Reisen in der Dienstzeit zu verstehen seien, die aber vom Ministerium nicht bezahlt werden würden, bzw. ob ihm eine Art von Mittelding zwischen Privat- und Dienstreisen bekannt sei. Er bezeichnete diese Frage als eine sehr heiße Frage und sagte, daß ihm eine Art von Mittelding zwischen Privat- und Dienstreisen nicht bekannt sei. Auf die Zusatzfrage, warum er diese Frage als „heiß“ bezeichne — wobei auf die Aussage eines anderen Zeugen hingewiesen wurde, daß dies etwas ganz Natürliches sei —, und die Rechtsbelehrung, daß eine Frage unter bestimmten Umständen nicht beantwortet werden müsse, antwortete der Zeuge, die Frage wegen fehlender Unterlagen und aus Kameradschaft lieber nicht beantworten zu wollen.

Oberst-Intendant Dkfm. Kanitzer berichtete über eine Reise nach Kopenhagen zur Vorführung eines Datenverarbeitungszentrums, die ein großes Computerunternehmen bezahlt habe. An dieser Reise hätten 15 Herren aus verschiedenen Bereichen der Bundesverwaltung teilgenommen.

Nach Ansicht des Zeugen Hild sei es dringend notwendig, daß Vertreterfirmen und Flugzeugwerke Angehörige des Bundesheeres bzw. des Verteidigungsministeriums zu Werksbesichtigun-

gen sowie Ausstellungen einladen. Er sei davon überzeugt, daß man enorme Geldmittel und auch Zeit sparen würde und am technischen Fortschritt mehr teilhaben könnte, wenn das Verteidigungsministerium einschlägig tätige Techniker und Fachleute öfter in das Ausland schicken würde. Solche Aufenthalte und Reisen zu den Werken müßte natürlich die Heeresverwaltung bezahlen.

Nach Ing. Drescher sei es der Fall gewesen, daß ein Lieferwerk Offiziere oder Beamte eingeladen hätte. Wenn das Ministerium grundsätzlich zugestimmt, sich aber außerstande erklärt habe, die Reisespesen zu übernehmen, sei die Firma bereit gewesen, für die Kosten aufzukommen. Ein oder zwei Fälle seien Ing. Drescher in Erinnerung, ohne daß er allerdings konkret Namen nannte. Die Initiative zu diesen Reisen sei von der Firma ausgegangen.

Der Zeuge bestätigte, daß er vor zwei oder drei Jahren mit Generalmajor Dipl.-Ing. Mühlbacher in München gewesen sei. Auch auf eine Reise nach Neapel habe ihn General Dipl.-Ing. Mühlbacher begleitet. Jede Reise, die er als Vertreter mache, gehe zu seinen Lasten. Die Reise Dipl.-Ing. Mühlbachers sei eine Dienstreise gewesen und vom Ministerium bezahlt worden.

Brigadier-Intendant Dkfm. Manzenreither sagte aus, daß ihm vor der Bezahlung von Flugkarten bei Dienstreisen durch einen Geschäftspartner im konkreten nichts bekannt sei. Er wisse aber, daß dies möglich sei. Auf welcher Grundlage das geschehe, könne er nicht sagen. Die Möglichkeit bestehe aber, wenn eine Firma daran interessiert sei.

Der ehemalige Generaltruppeninspektor General i. R. Fussenegger erklärte vor dem Ausschuß, er erachte es für falsch, wenn ein Staatsbeamter mit Wissen und Genehmigung des Ministeriums, jedoch auf Kosten eines Geschäftspartners eine Reise unternahme. Wenn der Staat jemanden wohin schicke, dann habe er auch für die Reisekosten aufzukommen. Falls eine Firma Reisespesen bezahle, könnte das zu unangenehmen Weiterungen führen, denn der Betreffende könnte die Reisekosten doppelt vergütet erhalten.

Für Dienstreisen ins Ausland stehe nur eine bestimmte Geldsumme zur Verfügung. In der Regel seien aber mehr Reisen erforderlich, als Geld vorhanden ist. Wenn ein Offizier melde, daß er eine Reise auf Kosten einer Firma unternahme, dann sei er gedeckt. Gerne habe er aber so etwas nicht genehmigt. Es sei nicht schön, aber in diesem Fall wisse man, daß eine Firma die Reisekosten bestreite und der Beamte hiefür nicht auch noch vom Staat Gebühren in Anspruch nimmt.

#### c) Waffenübungen eines Heereslieferanten

Generalmajor Dipl.-Ing. Mühlbacher teilte dem Ausschuß mit, daß Ing. Drescher in der Sektion IV des Bundesministeriums für Landesverteidigung, und zwar in einer Nachschubabteilung, Waffenübungen gemacht habe. Auf die Frage, ob dies eine Abteilung gewesen sei, mit der Ing. Drescher auch außerhalb seiner Waffenübungen geschäftlich zu tun gehabt habe, antwortete der Zeuge: „Auch.“

Der Zeuge Hild berichtete darüber, Ing. Drescher einmal im Parterre des Kommandogebäudes Breitensee getroffen zu haben. Um welche Abteilung im konkreten es sich damals gehandelt habe, könne er mit Bestimmtheit nicht sagen, da dort im Laufe der Zeit verschiedene Abteilungen untergebracht gewesen seien. Er glaube, sich daran erinnern zu können, daß zu jener Zeit die Abteilung Luftzeuggerät ihren Sitz dort gehabt habe. Ing. Drescher sei an dem Schreibtisch eines Majors gesessen und habe einige Papiere vor sich gehabt, darunter auch ein Papier mit dem Briefkopf der Firma Hild. Er könne jedoch nicht sagen, ob das ein Brief mit irgendwelchen Prospekten oder weniger bedeutsamen Dingen gewesen sei. Obwohl das Schreiben nicht nach „geheim“ ausgesehen habe, sei er dennoch darüber erstaunt gewesen. Er habe sich an den Adjutanten des Ministers gewandt und diesen gebeten, zu veranlassen, daß Ing. Drescher anderswo hinkäme. Später habe er gehört, daß Ing. Drescher nur ein oder zwei Stunden auf dem Platz des Majors gesessen sei, der zu dieser Zeit einen Lehrgang besucht haben soll.

Auf die Frage, ob er im Zuge seiner Tätigkeit beim Bundesheer auch bei Dienststellen war, wo seiner Kenntnis nach Schriftstücke seiner Konkurrenz bearbeitet wurden, erklärte Ing. Drescher:

„Nein. Es ist scheinbar noch nicht richtig durchgedrungen, daß für mich und auch für meine Kollegen Konkurrenzofferte völlig uninteressant sind. Denn meine Firma und die Firmen meiner Kollegen wissen ganz genau, was dieses oder jenes Fluggerät kostet. Es gibt viele verschiedene Abteilungen, die sich nur mit der Konkurrenz befassen. Was ein kleiner Vertreter in Erfahrung bringen könnte, würde überhaupt nicht beachtet werden und wäre uninteressant. Für jeden meiner Kollegen und auch für mich ist es uninteressant, wie Konkurrenzofferte ausschauen. Ein Vertreter hat auch nur den Auftrag vorzubereiten, den Preis handelt der Fabrikant oder der Generaldirektor selber aus.“

Zu den Preisen, die zunächst genannt werden, wird aber auch gar nicht abgeschlossen, weil Zusatzausrüstungen oder Streichungen noch nicht berücksichtigt sind. Es wäre also völlig

sinnlos, wenn sich ein Vertreter die Preise der Konkurrenz ansehen würde.“

Auf die Frage „Enthält eine solche Ausarbeitung, wie Sie sie gemacht haben, nur Vorschläge auf der Basis der Ausrüstung status quo oder ist in einer solchen Ausarbeitung auch eine Anregung des Ausarbeiters über etwa bestehende Mängel der Ausrüstung enthalten?“ erwiderte Ing. Drescher:

„Nein, diese Ausarbeitung hatte mit der Ausrüstung nichts zu tun, sondern befaßte sich nur damit, wie, wann, wo was zu geschehen hätte. Konkret: Wo liegt das Benzin? Woher kommen die Ersatzteile? Wo ist der Hauptlieferant und wo ist der Nebelieferant der Ersatzteile? Wohin verlegen wir im Ernstfalle? Diese Ausarbeitung liegt im Ministerium und kann jederzeit eingesehen werden. Ersatzteile haben nur untergeordnete Bedeutung.“

An Bundesminister a. D. Dr. Prader wurde die Frage gerichtet, ob Ing. Drescher während seiner Tätigkeit als Reserveoffizier im Ministerium auch mit Materien befaßt worden sei, die mit seiner zivilen Berufstätigkeit im Zusammenhang gestanden seien. Wie der Zeuge ausführte, würden die Reserveoffiziere eingeteilt, ohne daß der Minister wisse, wohin sie kämen. Er habe auf die Einteilung von Reserveoffizieren nur dann Einfluß genommen, wenn Beschwerden erhoben worden seien. Im Falle des Ing. Drescher sei er nicht gefragt worden, wo dieser eingeteilt werden solle. Es sei aber durchaus üblich, Reserveoffiziere auch in das Ministerium einzuteilen. Erst später sei ihm mitgeteilt worden, daß Ing. Drescher im Ministerium Dienst versee; daraufhin habe er seine Versetzung angeordnet. An sich sei es nicht ungewöhnlich, daß jemand entsprechend seinen Fachkenntnissen verwendet werde.

Oberst Maerker verneinte die Frage, ob Ing. Drescher wegen eines bestimmten Dienstplatzes zur Ableistung seiner Waffenübung bei ihm vorstellig geworden sei. Er bestätigte, daß Hild bei ihm angerufen und die Verwendung des Ing. Drescher im Ministerium erwähnt habe. Darüber sei er erstaunt gewesen und habe es dem Bundesminister gemeldet. Der Ressortleiter habe sofort verfügt, daß eine Verwendung Ing. Dreschers im Rahmen seiner Waffenübung außerhalb des Ministeriums zu erfolgen habe.

**Kittl**  
Berichterstatter

Auf die Frage, ob er es überhaupt für angebracht halte, daß Heereslieferanten im Bundesheer, egal bei welcher Dienststelle, Dienst machten, führte der ehemalige Generaltruppeninspektor General i. R. Fussenegger aus, daß er das vor ein paar Jahren noch für vertretbar gehalten hätte. Heute lehne er das jedoch ab. Das gelte genauso für die Waffenübungen der Angestellten von Lieferanten des Bundesheeres.

Zusammenfassend gelangt der Untersuchungsausschuß zu folgenden Feststellungen und Empfehlungen:

1. Der Untersuchungsausschuß empfiehlt, verbindliche Richtlinien zu erlassen, wie der Ablauf einer Beschaffung vor sich zu gehen hat.

2. Hinsichtlich der Dienst- und Studienreisen von Heeresangehörigen empfiehlt der Untersuchungsausschuß, dafür zu sorgen, daß die für Dienstreisen bestehenden Richtlinien strikt eingehalten werden. Um im Interesse der Beteiligten Konfliktsituationen zu vermeiden, empfiehlt der Untersuchungsausschuß ferner vorzusehen, daß auch andere Reisen von Heeresangehörigen, die mit der dienstlichen Tätigkeit im Zusammenhang stehen und für die von dritter Seite Zuwendungen erfolgen, vorher der Dienstbehörde gemeldet werden.

3. Dem Ausschuß erscheint es auch wünschenswert, daß Reserveoffiziere dort ihre Waffenübungen machen, wo sie im Rahmen des Bundesheeres die Erfahrungen ihrer zivilen Tätigkeit verwerten können. Dennoch sollte nach Ansicht des Ausschusses alles vermieden werden, was auch nur den Anschein erwecken könnte, daß einem Reserveoffizier durch die Ableistung einer Waffenübung ein persönlicher oder geschäftlicher Vorteil erwächst.

Als Ergebnis seiner Beratungen stellt somit der Untersuchungsausschuß zur Prüfung aller Vorkommnisse im Zusammenhang mit Flugzeugankäufen des Bundesheeres den Antrag, der Nationalrat wolle den vorgelegten Bericht zur Kenntnis nehmen.

Wien, am 4. Juni 1975

**Zeillinger**  
Vorsitzender

## Inhaltsverzeichnis

A. Mandat und Verfahren des Untersuchungsausschusses .....	1	von Wartungsarbeiten durch die AUA, die Flughafenbetriebsgesellschaft Wien und sonstige Firmen	24
B. Untersuchungsergebnisse .....	3	b) Vorarbeiten zum Abschluß eines Beistandsleistungsvertrages (Know how-Vertrages) .....	26
1. Angebliche Zuwendungen		c) Ausschreibung des Beistandsleistungsvertrages (Know how-Vertrages) .....	31
a) An politische Parteien .....	3	d) Ausarbeitung des Entwurfes des Beistandsleistungsvertrages (Know how-Vertrages) .....	34
b) An Militärpersonen oder andere Personen .....	4	e) Finanzielle Auswirkungen des vorgesehenen Beistandsleistungsvertrages (Know how-Vertrages) ....	40
2. Ankauf von SAAB-Flugzeugen der Type 105 Ö (erste Anschaffung)		f) Ersatzteilbeschaffung; Kundendienstleistungen von Flugzeugfirmen .....	42
a) Interne Kaufanbahnung .....	5	6. Kontakte von Militärpersonen und anderen mit Flugzeugfirmen .....	45
b) Preis- und Kostenentwicklung (Vertragsänderungen) .....	9	7. Sonstige Untersuchungen	
c) Gegengeschäfte .....	10	a) Vorgänge bei Heereskäufen ....	46
3. Ankauf von SAAB-Flugzeugen der Type 105 Ö (zweite Anschaffung) ....	11	b) Dienst- und Studienreisen von Heeresangehörigen .....	47
4. Hubschrauber		c) Waffenübungen eines Heereslieferanten .....	48
a) Interne Kaufanbahnung .....	17		
b) Konkurrenzangebote .....	20		
c) Lieferung .....	21		
d) Rücknahme von Altgeräten . . .	21		
5. Wartung der Flugzeuge			
a) Situation auf dem Gebiete der Wartung von Flugzeugen des Bundesheeres sowie der Durchführung			