



Mag. Norbert DARABOS
BUNDESMINISTER FÜR LANDESVERTEIDIGUNG

S91143/98-PMVD/2007

XXIII. GP.-NR
1138 /AB
27. Aug. 2007

zu 1101 /J

1090 WIEN
Roßauer Lände 1
norbert.darabos@bmlv.gv.at

27. August 2007

Frau
Präsidentin des Nationalrates

Parlament
1017 Wien

Die Abgeordneten zum Nationalrat Dr. Fekter, Kolleginnen und Kollegen haben am 27. Juni 2007 unter der Nr. 1101/J an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend "Verhandlungsergebnis mit der Eurofighter GmbH" gerichtet. Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu 1:

Die Verhandlungsrunden mit der Eurofighter GmbH haben am 19. und 24. Mai 2007 sowie am 18. und 24. Juni 2007 stattgefunden.

Zu 2, 6 bis 8:

Das Verhandlungsergebnis wurde am 24. Juni 2007 erzielt und am selben Tag unterschrieben. Die Vereinbarung wurde am 26. Juni 2007 bindend.

Zu 3:

Hiezu verweise ich auf meine nachstehenden Ausführungen.

Zu 4:

Da eine derartige Aufschlüsselung nicht vorgenommen wurde, lässt sich diese Frage nicht beantworten.

Zu 5 und 63:

Durch die Reduktion und Vereinheitlichung der Typen sind Einsparungen bzw. Kostenreduktionen für den Entfall von zwei Logistikschienen Eurofighter „Typhoon“ inklusive Infrastruktur und logistischen Leistungen, Ausbildungen, Publikationen und Handling für Tranche 1/Block 5 (nach Umbau auf Tranche 2) und reiner Tranche 2/Block 8, für Infrastrukturaufwendungen im Rahmen militärischer Flugplätze und Werften, für das Betreiben (Ausbildung, Betrieb und Materialerhaltung) für DASS und FLIR sowie für die Reduktion der Anzahl der Piloten erwartbar.

Zu 9:

In diesem Zusammenhang ist festzuhalten, dass die Ersparnis jedenfalls 370 Mio. Euro beträgt, sich jedoch auf Grund eines „Besserungsscheines“ auf etwa 400 Mio. Euro erhöhen kann. In diesem Betrag nicht berücksichtigt sind alle jene Einsparungen, die mit Verringerungen von Investitionen in der Infrastruktur zum Betrieb des Eurofighter „Typhoon“, im Bereich der Ausbildung von Piloten und in geringeren Logistikkosten für nur eine Type Eurofighter „Typhoon“ einhergehen sowie die auf 30 Jahre gerechneten, geringeren Kosten beim Betrieb von nur 15 statt 18 Stück Eurofightern „Typhoon“.

Zu 10 bis 13:

Auf Grund der im Vertrag festgelegten Finanzierungsstruktur sind von der Republik alle Zahlungen selbst unabhängig von einer Veränderung oder Aufhebung des Vertrages, zu leisten, so dass nur die bereits geleisteten Zahlungen von Eurofighter GmbH wieder zurückfordert werden können. Die Rückforderungsansprüche von 250 Mio. Euro, die sich aus den Entgeltsreduktionen wegen Leistungsänderungen ergeben haben, werden fällig, sobald sich die jeweilige Einsparung bei Eurofighter GmbH realisiert oder den Vorteil erlangt hat, jedoch frühestens ab September 2008 und spätestens bis März 2009. Die Herabsetzung der sich aus den ISS-Verträgen ergebenden Entgelte wird jährlich mit 4 Mio. Euro wirksam. Der Gesamtbetrag von 370 Mio. Euro wird somit in Teilbeträgen überwiesen werden.

Zu 14:

Ja.

Zu 15:

Diese Frage bezieht sich auf keinen Gegenstand des Vollziehungsbereiches des Bundesministeriums für Landesverteidigung. Fest steht, dass das Bundesheer von der Eurofighter GmbH neun neue Flugzeuge der Tranche 1/Block 5 geliefert bekommt.

Zu 16:

Es werden sechs Luftraumüberwachungsflugzeuge der Type Eurofighter „Typhoon“ in fast neuwertigem Zustand geliefert.

Zu 17:

In diesem Zusammenhang ist klarzustellen, dass der Vertrag der Eurofighter GmbH das Recht einräumte, Flugzeuge der Tranche 1/Block 5 zu liefern, sofern Flugzeuge der Tranche 2/Block 8 noch nicht lieferbar sein sollten. Die Eurofighter GmbH hat diese Option für zumindest sechs Flugzeuge wahrgenommen. Da Flugzeuge der Tranche 1/Block 5 jedoch selbst nach der von der Eurofighter GmbH geschuldeten Aufrüstung nicht den Flugzeugen der Tranche 2/Block 8 vollständig entsprochen hätten, hätte das Bundesheer zukünftig zwei verschiedene Flugzeugtypen erhalten, die auch zweierlei Logistik erfordert hätten. Das Vorhandensein zweier unterschiedlicher Flugzeugtypen hätte auf Dauer Schwierigkeiten bereitet und erhöhte Betriebskosten verursacht. Dieses Problem, das durch die mangelhafte Ausgestaltung des ursprünglichen Vertrages hervorgerufen wurde, konnte nur durch die einheitliche Lieferung von Flugzeugen der Tranche 1/Block 5 vermieden werden; eine ausschließliche Lieferung von Flugzeugen der Tranche 2/Block 8 wäre keinesfalls erreichbar gewesen, da derartige Flugzeuge frühestens nächstes Jahr zur Verfügung stehen werden. Abgesehen davon, dass nur durch die Beschränkung auf Flugzeuge der Tranche 1/Block 5 die Typeneinheit erreichbar und die fehlerhafte Ausgestaltung des Vertrages ausgemerzt werden konnte, werden die heutigen Anforderungen an die Jagdflugzeuge auch durch Flugzeuge der Tranche 1/Block 5 erfüllt. Alle an das Bundesministerium für Landesverteidigung gelieferten Flugzeuge haben einheitlichen Block-Standard und besitzen die gleichen operationellen Fähigkeiten wie die Block 8 Flugzeuge im Sinne des Vertrages.

Zu 18:

Ja.

Zu 19:

Die den Anfragestellern vorliegenden Informationen dürften offensichtlich nicht mehr den tatsächlichen Gegebenheiten entsprechen. Derzeit rüsten die vier Hauptbetreibernationen alle Flugzeuge der Tranche 1 auf Tranche 1/Block 5 Standard auf.

Zu 20:

In diesem Zusammenhang ist festzuhalten, dass die Eurofighter GmbH die Verpflichtung übernommen hat, ausschließlich Flugzeuge der Tranche 1/Block 5 zu liefern. Sie hat daher auch für die Baugleichheit der umgerüsteten Block 2 Flugzeuge einzustehen. Es kann daher im Gegensatz zur früheren Vertragslage nicht mehr zur Lieferung unterschiedlicher Luftraumüberwachungsflugzeuge kommen. Demzufolge kann eine Verletzung der Aufklärungspflichten von Eurofighter GmbH nicht erkannt werden.

Zu 21 und 22:

Entfällt.

Zu 23:

Nur durch eine Festlegung auf Flugzeuge der Tranche 1/Block 5 konnten die Folgen der für die Republik nicht sachgerechten Ausgestaltung des ursprünglichen Vertrages vermieden werden. Im Hinblick darauf, dass jedoch keine ausreichende Anzahl von fabriksneuen Luftraumüberwachungsflugzeugen der Tranche 1/Block 5 zur Verfügung steht, und um die angestrebte Typeneinheit zu erreichen, wurde auf die teilweise Lieferung von nicht völlig neuen Flugzeugen zurückgegriffen.

Zu 24:

Nein.

Zu 25:

Der Unterschied in der Stückzahl liegt in der Durchhaltefähigkeit (Dauerleistung) des Systems bei der Durchführung einer Schutzoperation. Bei 18 Luftraumüberwachungsflugzeugen verteilen sich die dafür erforderlichen Flugstunden auf mehr Luftfahrzeuge und die geplanten Wartungssereignisse treten entsprechend später ein. Bei 15 Luftraumüberwachungsflugzeugen ist daher die Belastung der einzelnen Luftfahrzeuge für diesen Zeitraum entsprechend höher.

Zu 26 bis 28:

Brigadier Dipl.-Ing. Jeloschek hat in seinen öffentlichen Aussagen erklärt, dass die Luftraumüberwachung unter den gegebenen Voraussetzungen der zusammenwirkenden Systeme nicht mit weniger als zwölf Abfangjägern machbar ist. Diese Aussage findet in der angesprochenen Planungsunterlage des Generalstabs, worin unter anderem verschiedene Varianten aufgezeigt werden, unter welchen Umständen die Luftraumüberwachung möglich ist, ihre Deckung und entspricht laut militärischer Einschätzung der Realität. Demzufolge erübrigts sich ein disziplinarrechtliches Vorgehen.

Zu 29:

Die angeforderten Unterlagen wurden dem parlamentarischen Untersuchungsausschuss des Nationalrates hinsichtlich der Beschaffung von Kampfflugzeugen fristgerecht übermittelt.

Zu 30 und 31:

Derzeit wird diese Aufgabe von Flugzeugen der Type Saab 105 OE erfüllt. Die Weiterführung dieses Systems unterliegt derzeit einem Beurteilungsprozess, wobei auch andere „Lösungsmodelle“ einbezogen werden. Im Hinblick auf diesen, noch nicht abgeschlossenen Prozess ersuche ich um Verständnis, dass eine detailliertere Beantwortung dieser Fragen derzeit nicht möglich ist.

Zu 32 bis 35:

Nach dem taktisch-operativen Konzept ist als zusätzliches aktives Einsatzmittel im IADS-Verbund der Einsatz von bewaffneten Hubschraubern für einen bestimmten Geschwindigkeitsbereich (Slow-Mover) sowie zur Überwachung von „Areas of Interest“ vorzusehen. Diese Aufgabe wird derzeit vom Hubschrauber OH-58B wahrgenommen. Mit dem Auslaufen dieses Systems sollen die angeführten Aufgaben durch ein in Planung stehendes System (bewaffneter Aufklärungs-/Mehrzweckhubschrauber) erfüllt werden. Die Kosten hiefür sind derzeit nicht bezifferbar.

Zu 36:

Hiezu ist festzuhalten, dass „IADS“ aus systemtechnischer Sicht die Einbindung aller aktiven und passiven Einsatzmittel in einem Aufklärungs-, Führungs- und Wirkungsverbund Luft bedeutet. Im Rahmen der Einbindung/Führungsfähigkeit der bodengestützten Systeme der Fliegerabwehr für Einsätze im In- und Ausland sind folgende Projekte kurz- bis mittel-

fristig zu realisieren: Upgrade C2I RAC 3D (AZR), als Aufklärungsanteil, Tactical Operations Center (TOC) als Führungsanteil, Daten- & Kommunikationsnetz. Weitere Projekte wie Systemanpassung IFF im Aufklärungs- und Zielzuweisungsradar (AZR), als Aufklärungsanteil und Fliegerabwehrlenkwaffe neu, „Dual Use IRIS-T“ (Verwendung der gleichen Lenkwaffe wie der Eurofighter Typhoon vom bodengestützten System aus) stellen Planungsvarianten dar. Zur Umsetzung der einzelnen Projekte kann mit Gesamtkosten von rund. 54 Mio. Euro mittelfristig bis zum Jahr 2015 gerechnet werden.

Zu 37:

Neben den in der Frage 36 angeführten Projekten, welche auch die Luftraumüberwachungstruppe und damit das passive System betreffen, sind zusätzlich folgende Projekte in Realisierung bzw. in mittelfristiger Planung: Ersatz der ortsfesten Radaranlagen Steinmandl und Speikkogel durch Long Range Radar (LRR), Ersatz der mobilen Radarstationen, zusätzlich Erneuerung der Infrastruktur von ortsfesten Radaranlagen. Für die Umsetzung dieser Projekte kann mit Gesamtkosten von rund. 91 Mio. Euro mittelfristig bis zum Jahr 2013 gerechnet werden.

Zu 38:

Diese angebliche „Tatsache“ entspricht nicht der dem parlamentarischen Untersuchungsausschuss des Nationalrates hinsichtlich der Beschaffung von Kampfflugzeugen vorgelegten Information.

Zu 39:

Ich darf in diesem Zusammenhang auf die ebenfalls durch den Rechnungshof festgestellte Tatsache im Eurofighter Bericht „Reihe Bund 2005/3“ hinweisen; Zitat: „der Reduzierung der Stückzahl lagen keinerlei militärische Erwägungen zu Grunde“. Im Unterschied dazu, wurde von mir die Beurteilung der geänderten Rahmenbedingungen veranlasst. Die vom Generalstab vorgelegten Planungsunterlage hat verschiedene Varianten aufgezeigt, unter welchen Umständen die Luftraumüberwachung mit einer geringeren Stückzahl möglich ist.

Zu 40:

Unter Bedachtnahme auf die politische Entscheidung der damaligen Regierung zur österreichischen Sicherheitsdoktrin 2001 ist eine unmittelbare militärische Bedrohung Österreichs aus der Luft nicht mehr vorliegend (Vorwarnzeit von bis zu 10 Jahren). Durch die Notwendigkeit der Beachtung zur Fähigkeit der militärischen Zusammenarbeit in Europa zur

Abwehr der nicht militärischen Bedrohung aus der Luft sowie nach Auswertung des Leistungsberichtes Luftraumüberwachung des Streitkräfteführungskommandos konnte eine weitere Reduktion von Fähigkeiten für einen Kampfeinsatz unter feindlicher militärischer Bedrohung verantwortet werden. Es erfolgte damit auch die Angleichung der Ausstattung des österreichischen Eurofighter „Typhoon“ an den Eurofighter „Typhoon“ der deutschen Bundeswehr, die als Referenzluftwaffe festgelegt wurde. Die deutsche Bundeswehr hat sowohl in den bestehenden Eurofightern „Typhoon“ als auch in zukünftigen der Tranche 2 keine Ausstattung mit FLIR. Die Ausstattung mit DASS der deutschen Bundeswehr begründet sich mit deren Auslandseinsätzen. Die für Österreich notwendigen Grundvoraussetzungen dazu wurden einerseits bereits durch meinen Amtsvorgänger nicht umgesetzt, andererseits ist bei keinem Luftraumüberwachungseinsatz in Österreich mit einer militärischen Bedrohung zu rechnen.

Zu 41:

Wie bereits ausgeführt, ist für eine erfolgreiche Auftragserfüllung im Bereich der Luftraumüberwachung das Zusammenspiel der Kräfte in einem Aufklärungs-, Führungs- und Wirkungsverbund Luft (IADS) ausschlaggebend. Wie auch der Generalstab in seiner Planungsunterlage dargelegt hat, sind verschiedene Varianten für eine aktive Luftraumüberwachung denk- und umsetzbar.

Zu 42:

Das operativ-taktische Konzept zur Sicherstellung der Luftraumüberwachung befindet sich derzeit in Überarbeitung.

Zu 43 bis 47:

Solange sich die der derzeitigen Planung zu Grunde gelegten Anforderungen für die Fähigkeiten des Eurofighter „Typhoon“ nicht ändern, bzw. es zu keiner Änderung der Sicherheitsdoktrin kommt, ist keine Aufrüstung vorgesehen. Erneuerungen in logistischer Sicht sind dann zu entscheiden, wenn einerseits ein entsprechendes Programm von den vier Hauptbetreibernationen für die Luftfahrzeuge der Tranche 1/Block 5 ausgearbeitet wurde, oder andererseits ein über die Abdeckung der laufenden „In Service Support Verträge“ hinausgehender Bedarf entsteht. Eine Angabe von Kosten ist derzeit nicht möglich.

Zu 48:

Nein.

Zu 49:

Ja. Im Übrigen verweise ich auf meine Ausführungen in Beantwortung der Frage 40.

Zu 50 und 51:

Für die Auftragserfüllung des Bundesheeres im Bereich der Luftraumüberwachung ergibt sich durch die Nichtbeschaffung des Infrarot-Suchgerätes keine Einschränkung in der Einsatztauglichkeit des Eurofighter „Typhoon“. Durch die Leistungsfähigkeit der anderen im Eurofighter „Typhoon“ eingebauten Geräte, wie Bordradar und LINK 16 Netzwerk, erfolgt ein exaktes Heranführen des Eurofighter „Typhoon“ bei jedem Wetter an das Ziel. FLIR dient der Zielsuche bei angeordneter Radarabschaltung, was auf Grund der derzeitigen Bedrohungslage in Österreich nicht notwendig ist. Eine Zielidentifizierung mit FLIR ist darüber hinaus nur bei Vorhandensein einer entsprechenden Bedrohungsbibliothek möglich, wobei diese jedoch nicht bestellt wurde. In Ableitung der Verfahren zur Identifizierung von Luftfahrzeugen im Rahmen der Luftraumüberwachung im Frieden im Heimatland bei anderen Luftwaffen darf auf die Verwendung von entsprechenden Nachtsichtbrillen zur Erfüllung der Aufgabe „Feststellen“ hingewiesen werden. Für das Bundesheer besteht eine Einladung zur Mitwirkung der Einführung von Nachtsichtbrillen bei der Referenzluftwaffe.

Zu 52 und 60:

In einem aufbauenden Stufenplan ist es in der Einführungsphase vorgesehen, die Zahl der Piloten und der Flugstunden abhängig vom Lieferplan und der logistischen Möglichkeit zur Bereitstellung von Flugstunden auf 1.500 Flugstunden im Jahr (100 Flugstunden je Luftfahrzeug und Jahr) zu steigern. Nach Lieferung aller 15 Stück Eurofighter „Typhoon“ kann die Flugstundenanzahl in Abhängigkeit der Anforderungen unter Bedachtnahme auf die gewonnenen Erfahrungen zur Bereitstellung von Flugstunden erhöht werden.

Zu 53:

Derzeit verfügt das Österreichische Bundesheer über vier für Eurofighter „Typhoon“ ausgebildete Piloten, zwei weitere befinden sich in Ausbildung.

Zu 54:

Die Bewirtschaftung der Flugstunden der Eurofighter „Typhoon“ Piloten erfolgt im Rahmen des Regelbetriebes der Luftraumüberwachung. Wie bereits erwähnt, sind in der Einführungsphase 100 Flugstunden pro Jahr geplant. Danach ist die Flugstundenproduktion auf

die Anforderungen und Erkenntnisse aus der Einführungsphase abzustimmen. Eine Sicherstellung von ausreichend Flugstunden ist daher mit den verfügbaren Luftfahrzeugen jedenfalls darstellbar.

Zu 55:

Die angesprochenen 100 Flugstunden sind als grundlegende Planungsgröße für die Produktion von Flugstunden je Luftfahrzeug zu sehen. Für den Eurofighterpiloten sind derzeit keine exakten Flugstunden am Eurofighter „Typhoon“ verfügbar. Für die Einführungsphase sollen jedoch 80 Flugstunden am Eurofighter, 30 Flugstunden am Düsentrainer und 40 Flugstunden am Simulator erreicht werden.

Zu 56:

Die Umschulung der für den Eurofighter „Typhoon“ vorgesehenen Piloten findet bei der deutschen Luftwaffe im Rahmen von Lehrgängen statt. Danach findet die letzte Phase der Ausbildung in Österreich statt. Diese wird im Rahmen des Verbandes und unter Nutzung der Simulationssysteme verwirklicht.

Zu 57:

Die Ausbildung wird im Rahmen des Projektes Eurofighter abgewickelt und kostet derzeit pro Pilot rund 1,5 Mio. Euro. Die Weiterbildung erfolgt im Rahmen des Regelbetriebes des Systems Luftraumüberwachung. Es sind bezüglich dieser Kosten sowohl für die Flugstunde als auch für die Simulatorausbildung derzeit keine Zahlen vorliegend. Realistische Kostensätze dafür werden erst im Laufe der Einführungsphase zu ermitteln sein.

Zu 58:

Fünf.

Zu 59:

Durchschnittlich zehn.

Zu 61:

Hiezu ist klarzustellen, dass Eurofighter „Typhoon“ auf 6.000 Flugstunden pro Zelle ausgelegt sind. Bei der Annahme, dass in der Einführungsphase 100 Flugstunden pro Jahr anfallen, ergibt dies eine Lebensdauer von 60 Jahren je Luftfahrzeug (gefordert war eine

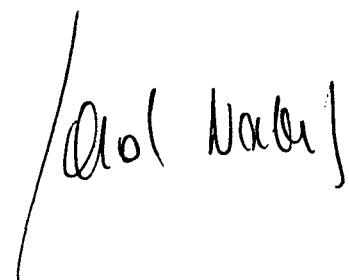
Lebensdauer von 30 Jahren). Von einer Reduzierung der Lebensdauer durch vermehrten Flugeinsatz kann demzufolge nicht ausgegangen werden.

Zu 62:

Im Hinblick auf meine vorstehenden Ausführungen erübrigert sich eine Beantwortung dieser Frage.

Zu 64:

Ich wurde laufend von o. Univ.-Prof. i.R. Dr. Dr. h.c. Helmut Koziol über die wesentlichen Ergebnisse seiner Arbeit informiert. Der Gutachter wartete die Ergebnisse der Sitzung des parlamentarischen Untersuchungsausschusses des Nationalrates hinsichtlich der Beschaffung von Kampfflugzeugen am 22. Juni 2007 ab, informierte mich danach über das endgültige Ergebnis seiner gutachterlichen Stellungnahmen und stellte dieses am 25. Juni 2007 in einer gemeinsamen Pressekonferenz mit mir vor. Die formelle endgültige Ausfertigung des Gutachtens wurde mir am 26. Juni 2007 übergeben.



A handwritten signature in black ink, appearing to read "Alois Wacker". The signature is written in a cursive style with a vertical line extending from the top left towards the start of the name.