

Verträgen vorgesehenen Leistungen gegenüber den noch nicht preisverhandelten Angeboten um 4 Mio. EUR pro Jahr herabgesetzt. Diese jährliche Einsparung war auf die geplante Nutzungsdauer der Flugzeuge von 30 Jahren hochgerechnet. Somit wurde eine Verringerung des Entgelts in Höhe von 120 Mio. EUR errechnet und dem Vergleich zugrundegelegt.

Die Laufzeit der erstmalig im Dezember 2007 abgeschlossenen In-Service-Support-Verträge betrug bei drei Teilverträgen rd. 3,5 Jahre und beim vierten Teilvertrag rd. 8,5 Jahre. Die Entgeltreduktion aus dem Vergleich gegenüber den Angeboten belief sich auf rd. 17 Mio. EUR. Zum Zeitpunkt des Abschlusses der Erstverträge im Dezember 2007 war somit erst eine Entgeltreduktion bei den In-Service-Support-Verträgen in Höhe von rd. 17 Mio. EUR gegenüber den Angeboten gesichert.

Der RH stellte nunmehr fest, dass das BMLVS eine weitere Entgeltreduktion aus dem Vergleich gegenüber den für die Folgeverträge vom Mai 2011 vorgelegten Angeboten von rd. 19,04 Mio. EUR ausgewiesen hatte (vgl. TZ 22).

2.2 Der RH hielt fest, dass von der im Vergleich angeführten Gesamtreduktion des Entgelts in Höhe von „mindestens 370 Mio. EUR“ somit rd. 267 Mio. EUR gesichert waren, davon 250 Mio. EUR aus der Refundierung aufgrund von Abbestellungen (239,70 Mio. EUR Refundierung, 10,3 Mio. EUR Abgabenschuld aus dem Vergleich) und rd. 17 Mio. EUR bei den In-Service-Support-Verträgen über logistische Unterstützungsleistungen (Teil der Betriebskosten) für die Laufzeiten der Erstverträge. Bei den Folgeverträgen wies das BMLVS eine Entgeltreduktion aus dem Vergleich in Höhe von rd. 19,04 Mio. EUR aus. Die Angemessenheit der Preise war mangels Vergleichsangeboten und Kalkulationsunterlagen nicht nachvollziehbar und daher auch nicht die Höhe der Entgeltreduktion (vgl. TZ 22).

2.3 *Laut Stellungnahme des BMLVS werde es in Zukunft auf die Nachvollziehbarkeit von Preisangemessenheitsprüfungen durch entsprechende Dokumentation besonderen Wert legen.*

Planungsgrundlagen

Militärische Planungen

3.1 (1) Der RH hatte in seinem Vorbericht empfohlen, die militärischen Planungsgrundlagen für die Luftraumüberwachung und -sicherung zu vervollständigen, zu harmonisieren und in das Konzeptsystem des BMLVS zu überführen.

(2) Im Rahmen des Nachfrageverfahrens hatte das BMLVS mitgeteilt, dass sich die weiterführenden militärischen Planungsdokumente im ressortinternen Stellungnahmeverfahren befänden. Das BMLVS strebe die Fertigstellung der Dokumente im Jahr 2010 an. Bis dahin sei die bestehende Konzeptgrundlage⁵ weiterhin als ausreichende konzeptionelle Grundlage gültig, die in Zusammenschau mit konkreten Realisierungsvorgaben anzuwenden sei.

(3) Der RH stellte nunmehr fest, dass die nach dem Konzeptrahmenplan des BMLVS vorgesehenen Grundlagendokumente für die Luftraumüberwachung und -sicherung aktualisiert wurden und vollständig vorlagen. Das operative Verfahrenskonzept „Luftsouveränität“ wurde im November 2011, also während der Überprüfung durch den RH, als verbindliche Planungsgrundlage verfügt und löste das operativ-taktische Konzept vom November 2007 ab. Der Fähigkeiten- und Anforderungskatalog für die Luftraumüberwachung und -sicherung wurde im April 2011 genehmigt.

In die Planungsdokumente wurden auch jene Eckdaten übernommen, die bereits im Oktober 2009 im Rahmen einer logistischen Analyse festgelegt worden waren. Dabei waren die militärischen Vorgaben für den Betrieb der Eurofighter sowie für die Luftraumüberwachung und -sicherung und den Ausbildungsflugbetrieb gegenüber früheren Planungen deutlich reduziert worden. Die Einschränkungen erfolgten insbesondere aus budgetären Gründen.

⁵ operativ-taktisches Konzept zur Sicherstellung der Luftraumüberwachung mit 15 Eurofightern im Verbund der Luftstreitkräfte vom November 2007

Tabelle 1: Reduktion militärischer Vorgaben für den Betrieb des Systems Eurofighter

	frühere Vorgaben	reduzierte Vorgaben
Flugstundenproduktion der Gesamtflotte ab 2015 ¹	1.800 Flugstunden/Jahr	1.500 Flugstunden/Jahr
Flottenverfügbarkeit (Klarstand-Planwert)	bis zu 66 % (10 Eurofighter)	33 % täglich (5 Eurofighter)
Anzahl an Eurofighter-Piloten	23 Piloten (+ 1 Reservepilot)	14 Piloten (+ 2 Piloten in Ausbildung)
Einsatzbereitschaft für Luftraumüberwachung	täglich 2 Eurofighter (+ 1 Eurofighter in Reserve)	täglich 2 Eurofighter (+ 1 Eurofighter in Reserve); alternativ Trainingsflugzeuge der Type Saab 105-OE
Luftraumsicherungsoperationen	4 x 3 Wochen/Jahr, 9 verfügbare Eurofighter	3 x 1 Woche/Jahr, 7 verfügbare Eurofighter
Ausbildungsflugbetrieb	8 Trainings-Eurofighter + 3 Eurofighter für Luftraumüberwachung	2 Trainings-Eurofighter + 3 Eurofighter für Luftraumüberwachung; alternativ 5 Trainings-Eurofighter (bei ausschließlicher Luftraumüberwachung durch Trainingsflugzeuge der Type Saab 105-OE)

¹ Erreichung der vollen Verwendungs- und Versorgungsreife

Quellen: BMLVS, RH

3.2 Das BMLVS setzte die Empfehlung um, weil es die militärischen Planungsgrundlagen für die Luftraumüberwachung und -sicherung vervollständigt, harmonisiert und in das Konzeptsystem des BMLVS überführt hatte. In den Planungsdokumenten wurden die militärischen Vorgaben für den Betrieb der Eurofighter sowie für die Luftraumüberwachung und -sicherung und den Ausbildungsflugbetrieb jedoch insbesondere aus budgetären Gründen gegenüber früheren Planungen deutlich reduziert.

Einsatzrüstung

4.1 (1) Der RH hatte in seinem Vorbericht empfohlen, hinsichtlich der Einsatzrüstung den Bedarf anhand der zu erwartenden Einsatzszenarien zu ermitteln.

Durch den Vergleich waren Selbstschutz- und elektrooptische Zielerfassungssysteme für die Eurofighter abbestellt worden, die im Vergabeverfahren zwingend zu erfüllende Leistungselemente (Muss-Kriterien) dargestellt hatten. Weiters hatte die in militärischen Planungsdokumenten vorgesehene Einsatzrüstung der Flugzeuge (Zusatztanks und Schilde zur Identifizierung von Luftzielen bei Nacht) noch gefehlt.

Planungsgrundlagen

(2) Im Rahmen des Nachfrageverfahrens hatte das BMLVS mitgeteilt, dass Zusatztanks beschafft worden seien, deren Lieferung im Jahr 2010 erfolgt sei. Die Ausstattung der Piloten mit Sehhilfen zur Identifizierung von Luftzielen bei Nacht sei in Bearbeitung.

(3) Der RH stellte nunmehr fest, dass das BMLVS im Dezember 2008 Zusatztanks⁶ um rd. 11,49 Mio. EUR beschafft hatte. Die Zusatztanks wurden 2010 geliefert, waren aus technischen Gründen jedoch erst nach einer umfassenden Software-Modifikation der Flugzeuge ab April 2011 bei den ersten Flugzeugen nutzbar.

Im Fähigkeitenkatalog für die Luftraumüberwachung und -sicherung vom April 2011 wurde weiterhin eine Nachtsichtfähigkeit der Einsatzmittel gefordert. Das BMLVS hatte den Bedarf an entsprechender Einsatzrüstung noch nicht konkretisiert. Laut BMLVS werde die Ausstattung mit Sehhilfen zur Identifizierung von Luftzielen bei Nacht bei einer der am Eurofighter-Programm teilnehmenden Nationen erprobt und vom BMLVS „weiter verfolgt“.

Weiters erhob der RH, dass im operativen Konzept „Luftsouveränität“ vom November 2011 eine Vernetzung der Flugzeuge über taktische Datenlinks vorgesehen war. Die Verfügbarkeit des taktischen Datenlinks hatte bereits im Vergabeverfahren ein Muss-Kriterium dargestellt. Zum Betreiben des Datenlinks waren auch Funkgeräte erforderlich. In einem Bericht aus dem Jahr 2005 hatte der RH auf vertragliche Unstimmigkeiten hingewiesen, weil die Funkgeräte gemäß den Kaufverträgen von der Eurofighter GmbH zu liefern waren, gemäß einer Anlage zu den Kaufverträgen jedoch vom BMLVS bereitzustellen waren.⁷

Der RH stellte nunmehr fest, dass das BMLVS im April 2008 die Funkgeräte um rd. 8,24 Mio. EUR beschafft hatte. Um eine Erstverwendbarkeit (Minimalvariante) des taktischen Datenlinks zu realisieren, war aber noch ein bodenseitiges Management-Tool um rd. 2 Mio. EUR geplant.

- 4.2 Das BMLVS setzte die Empfehlung teilweise um, weil es zwar den Bedarf an Zusatztanks präzisiert und die Beschaffung durchgeführt hatte, den Bedarf an weiterer Einsatzrüstung (Sehhilfen zur Identifizierung von Luftzielen bei Nacht) jedoch noch nicht konkretisiert hatte. Der RH hielt zudem kritisch fest, dass das BMLVS die vorgesehene Vernetzung der Flugzeuge über taktische Datenlinks noch nicht realisiert hatte, obwohl es bereits im April 2008 entsprechende Funkge-

⁶ einschließlich Schulungs- und Logistikpaket

⁷ Reihe Bund 2005/3, TZ 6



Planungsgrundlagen

BMLVS

Eurofighter; Follow-up-Überprüfung

räte um rd. 8,24 Mio. EUR beschafft hatte. Ein bodenseitiges Management-Tool um rd. 2 Mio. EUR war erst geplant.

Der RH empfahl dem BMLVS, hinsichtlich der Einsatzrüstung – insbesondere betreffend die Nachtsichtfähigkeit – den Bedarf anhand der zu erwartenden Einsatzszenarien zu konkretisieren.

4.3 *Laut Stellungnahme des BMLVS werde die laufende Erprobung von Sehhilfen zur Identifizierung von Luftzielen bei Nacht (Nachtsichtbrillensystemen) bei einer der am Eurofighter-Programm teilnehmenden Nationen weiter verfolgt. Die Herstellung der bodenseitigen Einrichtungen für den taktischen Datenlink sei in Umsetzung und das Vergabeverfahren eingeleitet.*

Ausgaben für das System Eurofighter

5.1 (1) Der RH hatte in seinem Vorbericht empfohlen, in Hinblick auf die deutliche Steigerung der geschätzten Betriebskosten für das System Eurofighter eine umfassende Berechnung vorzunehmen.

(2) Im Rahmen des Nachfrageverfahrens hatte das BMLVS mitgeteilt, dass der Betrieb der Eurofighter mittels Vollkostenrechnung laufend in den beiden Dienststellen Überwachungsgeschwader und Fliegerwerft in Zeltweg erfasst werde.

(3a) Der RH stellte nunmehr fest, dass das BMLVS die Ausgaben für den Betrieb des Systems Eurofighter nicht vollständig erfasst hatte. Die Berechnungen der Zentralstelle des BMLVS umfassten jene Sachausgaben, die budgetär der Zentralstelle und dem Materialstab Luft, einer nachgeordneten Dienststelle des BMLVS, zugeordnet waren. Ausgaben für Infrastruktur-Investitionen wurden gesondert erfasst. Personalausgaben blieben ebenso unberücksichtigt wie ein Teil der Sachausgaben, der dem Überwachungsgeschwader und der Fliegerwerft in Zeltweg⁸ budgetär zugeordnet war. Diese beiden Dienststellen führten zwar seit 2005 eine eigene Kosten- und Leistungsrechnung, der Eurofighter-spezifische Anteil wurde darin jedoch nicht gesondert ausgewiesen. Eine Zusammenführung der Daten mit jenen der Zentralstelle erfolgte nicht. Daher lag im BMLVS weiterhin keine umfassende Berechnung der Ausgaben für den Betrieb des Systems Eurofighter vor.

(3b) Gemäß den Berechnungen des BMLVS beliefen sich die jährlich angefallenen Betriebsausgaben für das System Eurofighter im Jahr 2010 auf rd. 32,59 Mio. EUR und im Jahr 2011 auf rd. 85,43 Mio. EUR.⁹

⁸ Stationierung der Eurofighter

⁹ Der Zulauf der Flugzeuge erfolgte bis September 2009; aussagekräftige Daten lagen somit erst ab dem Jahr 2010 vor.

Planungsgrundlagen

Tabelle 2: Betriebsausgaben für das System Eurofighter

	2007	2008	2009	2010	2011	Summe
	in Mio. EUR ¹					
Betriebsausgaben ²	29,67	54,75	34,62	32,59	85,43	237,06
davon						
<i>Standing Tasks</i> ³	28,03	50,72	27,61	17,59	68,40	192,36
<i>Discrete Tasks</i> ⁴	–	0,65	1,51	7,08	7,12	16,36
<i>Treibstoff</i>	0,17	2,33	3,09	4,11	5,40	15,09
<i>sonstige Betriebsausgaben</i> ⁵	1,47	1,05	2,41	3,82	4,51	13,26
	Anzahl					
Eurofighter-Flugstunden	34	486	961	1.205	1.051	3.737

¹ Rundungsdifferenzen möglich

² Umsatzsteuerpflicht ab 2011 aufgrund einer Änderung des Umsatzsteuergesetzes, BGBl. I Nr. 111/2010

³ Ausgaben für Einmalbeauftragungen aufgrund der In-Service-Support-Verträge über logistische Unterstützungsleistungen einschließlich Optionen (vgl. TZ 22, 24)

⁴ Ausgaben für gesonderte Einzelbeauftragungen aufgrund der In-Service-Support-Verträge über logistische Unterstützungsleistungen (vgl. TZ 22, 24)

⁵ handelsübliche Ersatzteile, Betriebsaufnahme, Aufsichtspersonal (Custodians), sonstige Betriebsausgaben

Quelle: BMLVS

Die Entwicklung der Betriebsausgaben unterlag starken Schwankungen, weil sie von verschiedenen Faktoren beeinflusst war, wie z.B. Zulauf der Flugzeuge und der Ersatzteile, Flugstundenproduktion, Ablauf der Garantie- und Gewährleistungsfristen, Vorauszahlungen, Umsatzsteuerpflicht (ab 2011), Schwankungen bei Treibstoffpreisen sowie Zusatzkosten für die Modifikation des Visualisierungssystems für den Flugsimulator. Für die Folgejahre (2012 bis 2015) rechnete das BMLVS mit jährlichen Betriebsausgaben von rd. 59 Mio. EUR bis rd. 65 Mio. EUR.

Bezogen auf die jeweils kumulierten Betriebsausgaben,¹⁰ kostete eine Eurofighter-Flugstunde durchschnittlich rd. 56.000 EUR (2010) bzw. rd. 63.000 EUR (2011). Bei den Betriebsausgaben waren laut BMLVS durchschnittlich rd. 81 % fixe Ausgaben (*Standing Tasks*), die unabhängig von den Flugstundenleistungen anfielen, während rd. 19 % variabel waren.

(3c) Die Gesamtausgaben für das System Eurofighter stellten sich gemäß den Erhebungen des RH wie folgt dar:

¹⁰ kumulierte Durchschnittswerte über die Jahre 2007 bis 2011



Planungsgrundlagen

BMLVS

Eurofighter; Follow-up-Überprüfung

Tabelle 3: Gesamtausgaben für das System Eurofighter¹

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011 ²	Summe
	in Mio. EUR ³							
Investitionsausgaben	6,63	25,93	485,77	281,48	232,62	231,54	234,16	1.498,14
davon								
Kaufpreiskosten	–	–	435,41	217,70	217,70	217,70	220,18	1.308,70
systemspezifische Folgeausgaben	6,63	25,93	50,37	63,78	14,92	13,84	13,98	189,44
davon								
– Ausbildung ⁴	–	6,67	3,86	15,66	4,84	5,15	6,99	43,17
– Flugplatz- und Bauinfrastruktur ⁵	2,08	10,53	31,81	29,87	5,37	0,22	0,09	79,97
– IT-Infrastruktur	0,92	6,87	3,62	4,32	2,23	2,89	2,51	23,36
– Datenübertragung (Link)	–	–	–	8,24	–	0,20	0,01	8,45
– sonstige Ausrüstung ⁶	3,63	1,87	11,08	5,69	2,48	5,38	4,38	34,49
Betriebsausgaben	–	–	29,67	54,75	34,62	32,59	85,43	237,06
Fliegerwerft und Überwachungsgeschwader in Zeltweg ⁷	n.v. ⁸	n.v. ⁸	n.v. ⁸	20,58	19,59	19,79	20,46	80,42
Summe	6,63	25,93	515,44	356,81	286,83	283,92	340,06	1.815,62
Refundierung durch die Eurofighter GmbH					– 250,00			– 250,00
Gesamtausgaben 2005 bis 2011								1.565,62

¹ ohne Ausgaben für die Vorbereitung der Beschaffung der Eurofighter, externe Beratungsleistungen und anteilige Personalausgaben im Bereich der Zentralstelle des BMLVS sowie der nachgeordneten Dienststellen Materialstab Luft und Streitkräfteführungskommando

² Umsatzsteuerpflicht ab 2011 aufgrund einer Änderung des Umsatzsteuergesetzes, BGBl. I Nr. 111/2010

³ Rundungsdifferenzen möglich

⁴ externe Ausbildung für Piloten und Techniker

⁵ Eurofighter-spezifische Investitionsausgaben; für Flugplatz- und Bauinfrastruktur insgesamt rd. 166 Mio. EUR (einschließlich Flugplatzradar)

⁶ Bewaffnung und Munition, Pilotenausrüstung, Trainingsgeräte, fliegerische Infrastruktur, Bodenausrüstung, zusätzliche Flugzeugausrüstung, Ausgaben für internationale Kooperationen

⁷ Eurofighter-spezifische Personal- und Sachausgaben (Schätzung); infolge Umstellung des IT-Systems Daten erst ab dem Jahr 2008 verfügbar

⁸ n.v. = nicht verfügbar

Quellen: BMLVS, RH

Planungsgrundlagen

Gemäß Einzelerhebungen des RH beliefen sich die nachvollziehbaren Gesamtausgaben für das System Eurofighter von 2005 bis 2011 auf rd. 1,816 Mrd. EUR bzw. unter Berücksichtigung der Refundierung von 250 Mio. EUR durch die Eurofighter GmbH auf rd. 1,566 Mrd. EUR. Für die Folgejahre 2012 bis 2015 schätzte das BMLVS den Budgetbedarf auf rd. 1,011 Mrd. EUR. Der größte Anteil (rd. 65 %) entfiel dabei auf die mit Ende 2014 auslaufenden Kaufpreistraten in Höhe von rd. 220 Mio. EUR jährlich. Insgesamt ergäben sich somit von 2005 bis 2015 Gesamtausgaben von rd. 2,577 Mrd. EUR für das System Eurofighter.

- 5.2 Das BMLVS setzte die Empfehlung nicht um, weil es die Ausgaben für den Betrieb des Systems Eurofighter nicht vollständig erfasst hatte. Der RH anerkannte jedoch entsprechende Bemühungen der Zentralstelle des BMLVS. Zudem wurde eine Kosten- und Leistungsrechnung im Überwachungsgeschwader und in der Fliegerwerft in Zeltweg eingeführt, jedoch ohne gesonderte Ausweisung des Eurofighter-spezifischen Anteils. Die Daten wurden auch nicht mit jenen der Zentralstelle zusammengeführt. Somit fehlte ein Gesamtüberblick über die Ausgaben für den Betrieb des Systems Eurofighter.

Der RH empfahl dem BMLVS, die Ausgaben für den Betrieb des Systems Eurofighter umfassend zu erfassen.

- 5.3 *Laut Stellungnahme des BMLVS werde es die Bemühungen zur umfassenden Erfassung der Ausgaben für den Betrieb des Systems Eurofighter mit Nachdruck weiterverfolgen.*

Weiterer Investitionsbedarf für die Luftraumüberwachung und -sicherung

- 6.1 Um die Luftraumüberwachung und -sicherung wahrzunehmen, ist das System Eurofighter im Verbund der Luftstreitkräfte einzusetzen. Neben den finanziellen Rahmenbedingungen zur Entwicklung des Systems Eurofighter war laut BMLVS somit auch die Systemfähigkeit der anderen Teilsysteme herzustellen.

Das BMLVS hatte den Investitionsbedarf für die Sicherstellung der Systemfähigkeit der anderen Teilsysteme im Verbund der Luftstreitkräfte (einschließlich Zusatztanks) im Jahr 2008 mit rd. 430 Mio. EUR quantifiziert.

Es aktualisierte nunmehr für den RH den Umfang der Investitionen für die anderen Teilsysteme im Verbund der Luftstreitkräfte. Demnach hatte das BMLVS bis Ende 2011 Investitionen in Höhe von rd. 146 Mio. EUR umgesetzt. Der Finanzbedarf für geplante Investitionen wurde – je nach Umsetzungsvariante – mit rd. 341 Mio. EUR bis rd. 521 Mio. EUR beziffert.



Planungsgrundlagen

BMLVS

Eurofighter; Follow-up-Überprüfung

Tabelle 4: Vom BMLVS geschätzter Investitionsbedarf für die Sicherstellung der Systemfähigkeit der anderen Teilsysteme im Verbund der Luftstreitkräfte

	Stand 2008	Stand 2011	
	geplant	geplant	umgesetzt
		in Mio. EUR	
Primär- und Sekundärradar (Goldhaube, Kennungssystem)	113	31	68 ¹
Flugfunksystem	59		35 ²
Ersatz leichter Hubschrauber durch Mehrzweckhubschrauber	115	160 – 240 ³	
Ausrüstungsergänzung für die Fliegerabwehr	70		22
Trainingsflugzeuge für Piloten	55	150 – 250 ⁴	2 ⁵
Upgrade Aufklärungs- und Zielzuweisungsradar	15		16
Einbindung des Feuerkontroll-Radarsystems Skyguard in den Verbund der Luftstreitkräfte	3		3
Summe	430	341 – 521	146

¹ inklusive rd. 11 Mio. EUR für Bauinfrastruktur

² Endsumme 2013

³ Umsetzung offen (abhängig von Flottengesamtentscheidung)

⁴ Ersatz der Trainingsflugzeuge der Type Saab 105-OE (Kauf oder Leasing)

⁵ Laufzeitverlängerung der Trainingsflugzeuge der Type Saab 105-OE (Minimalvariante)

Quellen: BMLVS, RH

6.2 Der RH wies darauf hin, dass die Angaben zum Investitionsbedarf für die anderen Teilsysteme im Verbund der Luftstreitkräfte weiterhin zu einem überwiegenden Teil auf Schätzungen des BMLVS beruhten, denen keine abgeschlossenen Planungen zugrunde lagen.

6.3 *Laut Stellungnahme des BMLVS seien die Planungen für sämtliche Teilsysteme im Verbund der Luftstreitkräfte noch nicht abgeschlossen.*

Einsatzfähigkeit der Piloten

7.1 (1) Der RH hatte in seinem Vorbericht empfohlen, Lösungsmöglichkeiten zur Sicherstellung der Flugstundenproduktion sowie der damit verbundenen Einsatzfähigkeit der Eurofighter-Piloten zu prüfen und rechtzeitig die entsprechenden Vorkehrungen zu treffen.

Um die Einsatzfähigkeit der Eurofighter-Piloten zu erhalten, hatte das BMLVS im operativ-taktischen Konzept vom November 2007 Flugstunden mit dem Eurofighter und am Flugsimulator vorgesehen, wobei ein Teil der Flugstunden auch mit geeigneten militärischen Trainingsflugzeugen absolviert werden konnte. Die im BMLVS vorhandenen Trai-

Planungsgrundlagen

ningsflugzeuge der Type Saab 105-OE waren jedoch wegen ihrer mangelnden Leistungsfähigkeit nicht dafür geeignet, die Einsatzfähigkeit der Eurofighter-Piloten zu erhalten.

(2) Im Rahmen des Nachfrageverfahrens hatte das BMLVS mitgeteilt, dass eine erste planerische Vorgabe in Form eines Motivenberichts für die Nachfolge der Trainingsflugzeuge der Type Saab 105-OE unter besonderer Berücksichtigung des Bedarfs im Gesamtsystem der Luftraumüberwachung, aber auch der budgetären Rahmenbedingungen, vorliege.

(3a) Der RH stellte nunmehr fest, dass das BMLVS im Mai 2010 die grundsätzlichen Rahmenbedingungen für die Einsatzbefähigung der Eurofighter-Piloten in einer Leitlinie festgelegt hatte („Eurofighter-Roadmap“). Die Anzahl der geleisteten Flugstunden war für die Einstufung hinsichtlich der Einsatzbefähigung maßgeblich. Als jährliche Flugstundenleistung für eine durchgängig volle Einsatzbereitschaft sah das BMLVS 110 Flugstunden je Pilot vor. In der Praxis wurde laut BMLVS auch die Einsatzerfahrung der Eurofighter-Piloten bei der Beurteilung der Einsatzbefähigung berücksichtigt.

Tabelle 5: Einsatzbefähigung der Piloten in den Jahren 2010 und 2011 nach zu leistenden Flugstunden¹

	Richtwerte für die Einsatzbefähigung		Einsatzbefähigung der Piloten			
			2010		2011	
	Anzahl zu leistender Flugstunden		durchschnittliche Anzahl der Piloten, welche die Richtwerte erreichten, in % ²			
	monatlich	jährlich	monatlich	jährlich	monatlich	jährlich
Grundbefähigung (keine Einsätze)	4,1	50	31	0	39	19
stark eingeschränkte Einsatzbefähigung	5,0	60	28	94	21	81
eingeschränkte Einsatzbefähigung	6,6	80	27	6	27	0
volle Einsatzbefähigung	9,1	110	15	0	14	0

¹ Der Zulauf der Flugzeuge erfolgte bis September 2009; aussagekräftige Daten lagen somit erst ab dem Jahr 2010 vor.

² Rundungsdifferenzen möglich

Quellen: BMLVS, RH

Bezogen auf die vom BMLVS festgelegten Richtwerte, erreichte die Mehrheit der Eurofighter-Piloten in den Jahren 2010 und 2011 nicht die für die volle Einsatzbefähigung vorgesehene monatliche Flugstundenleistung. Die für die durchgängig volle Einsatzbefähigung vorgesehenen 110 Flugstunden jährlich hatte in den Jahren 2010 und 2011 kein Pilot erreicht. Die durchschnittliche Flugstundenleistung je Pilot betrug im Jahr 2010 74 Stunden und ging im Jahr 2011 auf 70 Stunden zurück.

(3b) Hinsichtlich der Nachfolge für die Trainingsflugzeuge der Type Saab 105-OE stellte der RH fest, dass das BMLVS im Juli 2009 ein Planungsdokument für die Nachfolge der Trainingsflugzeuge („Motivenbericht“) sowie technische Systemanforderungen für ein Nachfolgesystem erarbeitet hatte. Im Oktober 2009 erfolgte eine unverbindliche Angebotseinholung für ein Nachfolgesystem bei mehreren Unternehmen. Im Februar 2012 wurde die Planungssektion des BMLVS mit der Erstellung eines Militärischen Pflichtenhefts beauftragt.

Um die Trainingsflugzeuge bis 2020 weiter betreiben zu können, ließ das BMLVS ab 2012 ein Update der Avionik¹¹ um rd. 2 Mio. EUR durchführen, das mit einer schrittweisen Reduzierung der Flottengröße verbunden war. Damit sollte ein Handlungsspielraum für die Evaluierung eines Nachfolgesystems für die Trainingsflugzeuge geschaffen werden. Eine endgültige Entscheidung über ein Nachfolgesystem war nicht absehbar.

- 7.2** Das BMLVS setzte die Empfehlung nicht um, weil die Mehrheit der Eurofighter-Piloten nicht die vom BMLVS für die volle Einsatzbefähigung vorgesehene Flugstundenleistung aufwies.

Der RH empfahl dem BMLVS weiterhin, Lösungsmöglichkeiten zur Sicherstellung der Flugstundenproduktion sowie der damit verbundenen Einsatzfähigkeit der Eurofighter-Piloten zu prüfen und die entsprechenden Vorkehrungen zu treffen.

- 7.3** Laut Stellungnahme des BMLVS seien etwaige Lösungsmöglichkeiten zur Sicherstellung der Flugstundenproduktion geprüft worden und befänden sich in Verwirklichung (z.B. Roadmap).

¹¹ elektrische und elektronische Ausstattung von Fluggeräten

Planungsgrundlagen

- 8.1** Der Entwurf für ein Ausbildungskonzept für die Eurofighter-Piloten¹² sah eine sechsstufige Ausbildung vor, wobei die vierte und die fünfte Ausbildungsphase im Ausland erfolgten. Die vom RH hochgerechneten ressortinternen und externen Ausbildungskosten beliefen sich auf rd. 7,47 Mio. EUR pro Pilot. Durch eine Verlagerung der vierten Ausbildungsphase von Kanada nach Italien ab 2011 gelang es dem BMLVS, die externen Ausbildungskosten um rd. 413.000 EUR pro Pilot zu verringern.
- 8.2** Der RH anerkannte die Bemühungen des BMLVS um eine Reduzierung der Ausbildungskosten für die Eurofighter-Piloten und empfahl, diese weiter fortzusetzen. Weiters empfahl er, das erst im Entwurf vorliegende Ausbildungskonzept für die Eurofighter-Piloten umgehend in Kraft zu setzen.
- 8.3** *Das BMLVS teilte in seiner Stellungnahme mit, dass es laufend bemüht sei, Optimierungen innerhalb des gegebenen Ressourcenrahmens zu verfolgen.*
- 9.1** Um Militärpiloten marktgerecht zu entlohnen, eine Abwanderung in die Privatwirtschaft zu vermeiden und Laufbahnbilder für Militärpiloten entwickeln zu können, erteilte das BKA dem BMLVS im Jahr 2005 eine auf drei Jahre befristete Ermächtigung für eine Richtlinie, um Sonderverträge¹³ mit neu eintretenden Militärpiloten abzuschließen. Dadurch war es möglich, Militärpiloten mit der Bereitschaft zu Auslandseinsätzen nach einem eigenen Gehaltsschema zu entlohnen. Vor Auslaufen der Ermächtigung im August 2008 hätte eine Evaluierung durch das BMLVS erfolgen sollen.

Im März 2008 legte das Streitkräfteführungskommando, eine nachgeordnete Dienststelle des BMLVS, der Zentralstelle einen ressortinternen Evaluierungsbericht bezüglich der Sonderverträge vor. Demnach sei durch die Einführung des Sondervertrags die beabsichtigte Reduzierung der Abgänge von Militärpiloten in die Privatwirtschaft erreicht worden. Der Bericht wurde von der Zentralstelle nicht weiter bearbeitet. Eine Verlängerung der Richtlinie erfolgte nicht. Das BMLVS nahm nach Auslaufen der Ermächtigung bis Ende 2011 noch 15 weitere Militärpiloten mit Sondervertrag auf, für die – mangels neuer Richtlinie – jeweils Einzelgenehmigungen des BKA erforderlich waren.

¹² Stand Juni 2012

¹³ gemäß § 36 Vertragsbedienstetengesetz 1948, BGBl. Nr. 86/1948 i.d.g.F.



Planungsgrundlagen

BMLVS

Eurofighter; Follow-up-Überprüfung

9.2 Der RH empfahl dem BMLVS, die Richtlinie betreffend Sonderverträge für Militärpiloten umgehend zu evaluieren und ihre Zweckmäßigkeit in Hinblick auf die Rekrutierung von Militärpiloten zu beurteilen.

9.3 *Laut Stellungnahme des BMLVS sei es bemüht, die weitere Vorgehensweise betreffend Sonderverträge für Militärpiloten festzulegen.*

Techniker

10.1 (1) Der RH hatte in seinem Vorbericht empfohlen, die Anzahl an Technikern an der Fliegerwerft in Zeltweg in Hinblick auf geänderte Rahmenbedingungen zu evaluieren, allfällige Ausbildungsalternativen zu prüfen und für die erforderlichen Budgetmittel rechtzeitig vorzusorgen.

(2) Im Rahmen des Nachfrageverfahrens hatte das BMLVS mitgeteilt, dass die Ausbildung des technischen Personals nahezu abgeschlossen sei. Die Evaluierung der Anzahl an erforderlichen Technikern sei im Jahr 2010 – unter Nutzung erster Erfahrungswerte – eingeleitet worden.

(3a) Der RH stellte nunmehr fest, dass das BMLVS im August 2010 eine Evaluierung der Organisationspläne für das Überwachungsgeschwader und die Fliegerwerft in Zeltweg sowie für den Materialstab Luft, eine nachgeordnete Dienststelle des BMLVS, angeordnet hatte. Dabei wurden Erfahrungen aus der Aufbauorganisation hinsichtlich des Personaleinsatzes und der Geräteausstattung sowie hinsichtlich der Ablauforganisation (Geschäftsordnung) berücksichtigt. Die Evaluierung war während der Überprüfung durch den RH an Ort und Stelle noch nicht abgeschlossen. Laut BMLVS deutete eine Erstbeurteilung auf Einsparungspotenzial bei den insgesamt 454 Arbeitsplätzen für die Fliegerwerft hin.

(3b) Weiters stellte der RH fest, dass die Bediensteten des BMLVS bis Mitte 2008 für das System Eurofighter extern um insgesamt rd. 1,08 Mio. EUR ausgebildet wurden. Danach erfolgte die Ausbildung nicht mehr extern, sondern an der Fliegerwerft mit ressorteigenem Personal.

10.2 Das BMLVS setzte die Empfehlung teilweise um, weil die Ausbildung der Techniker nunmehr im eigenen Bereich erfolgte, die Evaluierung der Organisationspläne jedoch noch nicht abgeschlossen war.

Der RH empfahl dem BMLVS, die Evaluierung der Organisationspläne für das Überwachungsgeschwader, die Fliegerwerft in Zeltweg und für den Materialstab Luft rasch abzuschließen und die Ergebnisse zügig umzusetzen, um ein allfälliges Einsparungspotenzial bald realisieren zu können.

- 10.3** *Das BMLVS teilte in seiner Stellungnahme mit, dass die Evaluierung der Organisationspläne für das Überwachungsgeschwader und die Fliegerwerft in Zeltweg abgeschlossen sei. Beim Materialstab Luft befinde sich die Evaluierung des Organisationsplans in der Endphase.*

Vertragsanpassung

Vertragsänderungen

- 11.1** (1) Der RH hatte in seinem Vorbericht empfohlen, die – aufgrund des Vergleichs – noch ausständigen Änderungen der beiden Kaufverträge mit Nachdruck zu betreiben, dabei zweckmäßigerweise auch auf das Fachwissen der Finanzprokurator zurückzugreifen und externe Berater möglichst sparsam heranzuziehen.

(2) Im Rahmen des Nachfrageverfahrens hatte das BMLVS mitgeteilt, dass die Finanzprokurator bei den ausständigen Vertragsänderungen eingebunden worden sei.

(3a) Der RH stellte nunmehr fest, dass das BMLVS die Finanzprokurator im Zuge der Erarbeitung der Vertragsanpassung zu Einzelfragen beigezogen hatte. Im Mai 2008 schloss das BMLVS mit jenem externen Gutachter, der die zivilrechtliche Beratung bei den Vergleichsverhandlungen wahrgenommen hatte, erneut einen Beratungsvertrag insbesondere hinsichtlich rechtlicher Beurteilungen im Rahmen der laufenden Erfüllung der Kaufverträge¹⁴ ab. Die Vergabe erfolgte in Form einer Direktvergabe und war betragsmäßig mit 39.000 EUR begrenzt.¹⁵ Aufgrund des Beratungsvertrags wurden dem externen Gutachter in den Jahren 2008 und 2009 Honorare in Höhe von insgesamt rd. 23.000 EUR bezahlt. Die Summe der dem externen Gutachter seit 2007 insgesamt bezahlten Honorare für Beratungsleistungen zum Vergleich belief sich auf rd. 112.000 EUR.¹⁶

(3b) Die Vertragsanpassung trat im Mai 2012 in Rechtskraft. Dabei wurden die Kaufvertragsbestimmungen aufgrund des Vergleichs textlich angepasst. Darüber hinaus wurden Aspekte geregelt, die über den Vergleich hinausgingen. So wurden die im November 2008 mit der Eurofighter GmbH vereinbarten Liefertermine für die sechs gebrauchten Flugzeuge festgeschrieben (vgl. TZ 15). Weiters wurden gegensei-

¹⁴ Anpassung der Kaufverträge, Überprüfung des Vergleichs durch den RH

¹⁵ Eine Direktvergabe war nach den damaligen Bestimmungen des Bundesvergabegesetzes bis zu einem geschätzten Auftragswert von unter 40.000 EUR möglich (§ 41 Abs. 2 Z 1 Bundesvergabegesetz 2006, BGBl. I Nr. 17/2006 i.d.F. BGBl. I Nr. 86/2007).

¹⁶ davon rd. 89.000 EUR betreffend Auflösung der Kaufverträge sowie Gestaltung der In-Service-Support-Verträge (Erstverträge) und rd. 23.000 EUR betreffend laufende Erfüllung der Kaufverträge



Vertragsanpassung

BMLVS

Eurofighter; Follow-up-Überprüfung

tige Forderungen, die sich im Zuge der Vertragsabwicklung auf Basis des Vergleichs ergeben hatten, wie folgt berücksichtigt:

Tabelle 6: In der Vertragsanpassung zusätzlich berücksichtigte gegenseitige Forderungen

	in EUR ¹
Forderungen der Eurofighter GmbH	7.885.775
davon	
„Exchange and Repair Service“ ²	5.285.775
„Maastricht-Flüge“ ³	900.000
Güteprüfung für sechs gebrauchte Flugzeuge ⁴	800.000
lenk Waffenbezogene Modifizierung	900.000
Forderungen des BMLVS	3.855.590
davon	
Reduktion „Exchange and Repair Service“ (Garantiefrist) ⁵	2.385.775
Erstmusterprüfung der Flugzeuge ⁶	569.815
Ausgleich von Vertragsstrafen („Orderbook Review“) ⁷	600.000
Abwicklung von Gewährleistungsansprüchen ⁸	300.000
Forderungsdifferenz zugunsten der Eurofighter GmbH	4.030.185
Verhandlungsnachlass	30.185
Restforderung der Eurofighter GmbH	4.000.000
Finanzierungskosten (17,5 %)	700.000
Gesamtbetrag der Restforderung der Eurofighter GmbH	4.700.000

¹ Rundungsdifferenzen möglich

² Für die aufgrund des Vergleichs gelieferten Flugzeuge der Tranche 1-Konfiguration wurden bestimmte Ersatz- und Umlaufteile nicht mehr produziert (obsolete Komponenten). Die Komponenten wurden über das so genannte „Exchange and Repair Service“ der am Eurofighter-Programm teilnehmenden Herstellernationen (Deutschland, Großbritannien, Italien und Spanien) bezogen (2007 bis 2009).

³ pauschale Abgeltung für vier Flüge von Manching/Deutschland nach Salzburg und retour mit „Touch and Go“-Landungen im Dezember 2008, um eine nach den „Maastricht-Kriterien“ wirksame Lieferung von vier gebrauchten Flugzeugen noch im Jahr 2008 zu erzielen

⁴ pauschale Abgeltung für vom BMLVS geforderte Zusatzleistungen bei der Güteprüfung der sechs gebrauchten und von der deutschen Luftwaffe übernommenen Flugzeuge

⁵ pauschale Reduktion der Forderung der Eurofighter GmbH bezüglich des „Exchange and Repair Service“ um die während der Garantiefrist angefallenen Leistungen

⁶ Weiterverrechnung der dem BMLVS von der deutschen Amtsseite in Rechnung gestellten Kosten für die Erstmusterprüfung der österreichischen Flugzeuge an die Eurofighter GmbH

⁷ pauschale Abgeltung für Vertragsstrafen wegen bestehenden und allfälligen künftigen Lieferverzugs bei Ersatz- und Umlaufteilen, die im Rahmen der Kaufverträge beschafft wurden (vgl. TZ 19)

⁸ pauschale Abgeltung für erhöhten Personalaufwand des BMLVS bei der Abwicklung von Gewährleistungsansprüchen

Quellen: BMLVS, RH

Vertragsanpassung

Der Nachweis der Preisangemessenheit der zum Teil pauschal abgerechneten offenen Forderungen war wegen fehlender Belege teilweise nicht nachvollziehbar.¹⁷

In den Verhandlungen erzielte das BMLVS eine Reduktion der offenen Forderungen der Eurofighter GmbH in Höhe von rd. 4,03 Mio. EUR um rd. 30.000 EUR, so dass ein offener Betrag von exakt 4 Mio. EUR zugunsten der Eurofighter GmbH verblieb. Da die offenen Forderungen im Rahmen der Vertragsanpassung berücksichtigt wurden, kam die in den Kaufverträgen festgelegte Finanzierungsregelung mit Finanzierungskosten (Verzinsung) von 17,5 % zur Anwendung. Somit erhöhten sich die offenen Forderungen der Eurofighter GmbH um 700.000 EUR von 4 Mio. EUR auf 4,70 Mio. EUR.

Der Zinssatz von rd. 17,5 % in den Kaufverträgen hatte auf einer Vorfinanzierung von Produktionsleistungen ab dem Jahr 2003 basiert, während die nunmehr berücksichtigten offenen Forderungen – soweit vom RH nachvollziehbar – erst in den Jahren 2006 bis 2009 entstanden waren.

- 11.2** Das BMLVS setzte die Empfehlung hinsichtlich der Vertragsanpassung um, weil im Mai 2012 eine entsprechende Vertragsanpassung rechtskräftig wurde. Zudem hatte das BMLVS die Finanzprokuratur zu Einzelfragen herangezogen. An einen externen Gutachter wurden in den Jahren 2008 und 2009 weitere Honorare in Höhe von insgesamt rd. 23.000 EUR bezahlt.

Der RH bemängelte, dass durch die Berücksichtigung der Verzinsung von 17,5 % bei den offenen Forderungen der Eurofighter GmbH in Höhe von 4 Mio. EUR im Rahmen der Vertragsanpassung ein – aus Sicht des RH – sachlich nicht gerechtfertigter Aufschlag von 700.000 EUR zugunsten der Eurofighter GmbH anfiel.

Weiters beanstandete der RH, dass die Preisangemessenheit der offenen Forderungen wegen fehlender Belege teilweise nicht nachvollziehbar war.

- 11.3** *Laut Stellungnahme des BMLVS sei es bemüht gewesen, das bestmögliche Verhandlungsergebnis zu erzielen. Weiters sei es bemüht, auf eine ausreichende Dokumentation und Nachvollziehbarkeit des Bedarfs zu achten.*

¹⁷ Nicht nachvollziehbar: Pauschalabgeltung für die „Maastricht-Flüge“ (vgl. TZ 15) und für die lenkwaffenbezogene Modifizierung. Nur ansatzweise nachvollziehbar: Pauschalabgeltung für die Güteprüfung für sechs gebrauchte Flugzeuge



Vertragsanpassung

BMLVS

Eurofighter; Follow-up-Überprüfung

Information über den Vergleich

12.1 (1) Der RH hatte in seinem Vorbericht empfohlen, die betroffenen Dienststellen im BMLVS über Details des Vergleichs bzw. der Detailvereinbarung umfassend zu informieren, um allfällige Nachteile bei der Umsetzung des Vergleichs infolge eines geringeren Informationsstands gegenüber Vertretern der Eurofighter GmbH zu vermeiden.

(2) Im Rahmen des Nachfrageverfahrens hatte das BMLVS mitgeteilt, dass sämtliche in die Bearbeitung involvierten Dienststellen bzw. Mitarbeiter all jene Information über den Vergleich bzw. die Detailvereinbarung in dem Umfang erhalten hätten, der für die jeweilige Bearbeitung erforderlich gewesen sei.

(3) Der RH stellte nunmehr fest, dass die für die Vertragsabwicklung zuständigen Dienststellen in der Zentralstelle des BMLVS im April 2009 Kopien des Vergleichs bzw. der Detailvereinbarung erhalten hatten. Zudem führte der Generalstabschef regelmäßig Fortschrittsbesprechungen hinsichtlich des Systems Eurofighter durch. Aus Sicht der Dienststellen waren diese somit umfassend informiert.

12.2 Das BMLVS setzte somit die Empfehlung um, die betroffenen Dienststellen im BMLVS über Details des Vergleichs bzw. der Detailvereinbarung umfassend zu informieren.

Besserungsschein

13.1 (1) Der RH hatte in seinem Vorbericht empfohlen, bei den noch ausständigen Vertragsänderungen Nachweispflichten bzw. Kontrollrechte für den im Vergleich vereinbarten Anspruch auf einen allfälligen Mehrerlös aus der Verwertung der ursprünglich für die Republik Österreich vorgesehenen Flugzeuge der neueren Tranche 2-Konfiguration vorzusehen (Besserungsschein).

(2) Im Rahmen des Nachfrageverfahrens hatte das BMLVS mitgeteilt, dass die Eurofighter GmbH den Mehrerlös für die Flugzeuge der deutschen Luftwaffe durch ein externes Gutachten nachweisen werde. Für das BMLVS seien die entsprechenden notwendigen Einsichtnahmen (Kontrollrechte) in Verhandlung.

(3) Der RH stellte nunmehr fest, dass die Eurofighter GmbH dem BMLVS im November 2008 auf Anfrage mitgeteilt hatte, dass sich kein Mehrerlös für die betroffenen Flugzeuge ergeben habe. Zudem legte sie dem BMLVS eine Bestätigung einer Wirtschaftsprüfungsgesellschaft vom August 2009 vor, wonach nach Einsicht in die Verträge zwischen der Eurofighter GmbH und der NETMA¹⁸ kein Mehrerlös vorgelegen sei.

¹⁸ Die „NATO Eurofighter and Tornado Management Agency“ (NETMA) ist die Verwaltungsgesellschaft für die vier am Eurofighter-Programm teilnehmenden Nationen.

Vertragsanpassung

Eine Gegenprüfung durch das BMLVS war mangels vereinbarter Nachweispflichten bzw. Kontrollrechte nicht möglich.

- 13.2** Das BMLVS setzte die Empfehlung teilweise um, weil es von der Eurofighter GmbH Nachweise hinsichtlich allfälliger Mehrerlöse aus der Verwertung der ursprünglich für die Republik Österreich vorgesehenen Flugzeuge der Tranche 2-Konfiguration eingefordert hatte. Entsprechende Nachweispflichten bzw. Kontrollrechte wurden jedoch nicht vereinbart, wobei der Verhandlungsspielraum des BMLVS durch den Vergleich eingeschränkt war. Das BMLVS konnte letztlich keinen Anspruch aus einem allfälligen Mehrerlös aus der Verwertung geltend machen.

„Levy Fee“

- 14.1** (1) Der RH hatte in seinem Vorbericht empfohlen, die Umsetzung der Bemühenszusage der Eurofighter GmbH zur Reduzierung des Kaufpreises betreffend die so genannte „Levy Fee“ (Entwicklungskostenanteile) einzufordern.

(2) Im Rahmen des Nachfrageverfahrens hatte das BMLVS mitgeteilt, dass entsprechende Verhandlungen erfolglos verlaufen seien.

(3) Der RH stellte nunmehr fest, dass die Eurofighter GmbH dem BMLVS im November 2008 auf Anfrage mitgeteilt hatte, dass die Bestrebungen zur Reduzierung des Kaufpreises betreffend die Entwicklungskostenanteile von den am Eurofighter-Programm teilnehmenden Nationen abgelehnt worden seien.

- 14.2** Das BMLVS setzte die Empfehlung um, weil es die Umsetzung der Bemühenszusage zur Reduzierung des Kaufpreises von der Eurofighter GmbH eingefordert hatte. Das BMLVS konnte letztlich keine Kaufpreisreduktion hinsichtlich der Entwicklungskostenanteile erzielen.

Liefertermine

- 15.1** (1) Der RH hatte in seinem Vorbericht empfohlen, mit der Eurofighter GmbH für die sechs gebrauchten Flugzeuge eine endgültige und mit dem BMF abgestimmte Regelung der Liefertermine zu treffen.

Gemäß der Detailvereinbarung zum Vergleich hätten die gebrauchten Flugzeuge, die erst im Zuge eines „Retrofit“-Programms auf Kosten der Eurofighter GmbH von einem älteren Standard (Tranche 1/Block 2) auf Block 5-Konfiguration umzurüsten waren, zuletzt geliefert werden sollen, davon drei im Jahr 2008 und drei im Jahr 2009. Die bis Ende September 2007 vorgesehene „für beide Seiten optimierte Terminfestlegung“ für die gebrauchten Flugzeuge war jedoch noch nicht erfolgt. In der Detailvereinbarung war zudem die Nachtragsfrist für



Vertragsanpassung

BMLVS

Eurofighter; Follow-up-Überprüfung

die Lieferung der gebrauchten Flugzeuge bis zur Fälligkeit von Vertragsstrafen bei nicht vertragsgemäßer Leistung (z.B. bei verspäteter Lieferung) von 60 auf 90 Tage verlängert worden.

Wegen der Auswirkungen auf die „Maastricht-Kriterien“¹⁹ hatte das BMF in der Folge vom BMLVS gefordert, dass die Eurofighter GmbH im Jahr 2009 statt drei nur noch höchstens zwei der sechs gebrauchten Flugzeuge liefert und dafür vier gebrauchte Flugzeuge im Jahr 2008.

(2) Im Rahmen des Nachfrageverfahrens hatte das BMLVS mitgeteilt, dass die Abstimmung der endgültigen Liefertermine mit der Eurofighter GmbH unter Einbindung des BMF erfolgt sei. Für zwei gebrauchte Flugzeuge (14. und 15. Flugzeug) sei eine Vertragsstrafe angefallen.

(3a) Der RH stellte nunmehr fest, dass das BMLVS²⁰ mit der Eurofighter GmbH im September 2008 geänderte Liefertermine für die sechs gebrauchten Flugzeuge vereinbart hatte. Dabei wurde der BMF-Forderung entsprochen.²¹ Zugleich wurden die pönalisierten Liefertermine für fünf gebrauchte Flugzeuge um jeweils einen bis drei Monate²² verlängert, ohne eine Abgeltung für die Minderung der Ansprüche des BMLVS auf Vertragsstrafe bei Lieferverzug zu vereinbaren (Größenordnung für die Minderung der Ansprüche auf Vertragsstrafe durch die Lieferterminverschiebungen bis zu rd. 11,48 Mio. EUR²³).

(3b) Gegen Ende des Jahres 2008 sah das BMLVS die Lieferung der für das Jahr 2008 zugesagten vier gebrauchten Flugzeuge gefährdet. Um eine nach den „Maastricht-Kriterien“ wirksame Lieferung der Flugzeuge noch im Jahr 2008 zu erreichen, vereinbarte das BMLVS²⁴ Ende November 2008 mit der Eurofighter GmbH, im Dezember 2008 mit vier gebrauchten Flugzeugen so genannte „Maastricht-Flüge“ von Man-

¹⁹ Gemäß den „Maastricht-Kriterien“ ist für die Berechnung des Haushaltsdefizits der Zeitpunkt der physischen Lieferung der Flugzeuge maßgeblich. Eine Maastricht-wirksame Lieferung von sechs anstelle von zwei Flugzeugen im Jahr 2009 hätte für das Jahr 2009 ein um rd. 0,1 % höheres Maastricht-Defizit bewirkt (öffentliches Defizit 4,2 % statt 4,1 % des Bruttoinlandsprodukts) bei gleichzeitiger Verbesserung des Ergebnisses für das Jahr 2008 (öffentliches Defizit 0,8 % statt 0,9 % des Bruttoinlandsprodukts).

²⁰ Kaufmännische Abteilung

²¹ Vorverlegung des Liefertermins beim 13. Flugzeug um einen Tag (vom 1. Jänner 2009 auf den 31. Dezember 2008); somit Lieferung von 4 gebrauchten Flugzeugen im Jahr 2008 und von nur mehr 2 gebrauchten Flugzeugen im Jahr 2009

²² 10. Flugzeug: 3 Monate; 11. Flugzeug: 2 Monate; 12., 14., 15. Flugzeug: jeweils 1 Monat

²³ bezogen auf die Verschiebung der Liefertermine in der Neuregelung vom September 2008 gegenüber der Detailvereinbarung zum Vergleich

²⁴ Kaufmännische Abteilung

Vertragsanpassung

ching in Deutschland nach Salzburg und retour in Form von „Touch and Go“-Landungen²⁵ durchzuführen.

Mit dieser Vereinbarung wurden die Liefertermine für sämtliche gebrauchten Flugzeuge nochmals um jeweils zwei bis drei Monate²⁶ verlängert. Die Eurofighter GmbH begründete dies gegenüber dem BMLVS damit, dass für die Umsetzung der „Maastricht-Flüge“ Sondermaßnahmen erforderlich seien, wodurch die gesamte Flugzeugproduktion in ihrem Werk in Manching in Hinblick auf Produktionsplanung und Materialversorgung betroffen sei. Die Vereinbarung erfolgte ohne Einbindung des BMF, obwohl die Größenordnung für die Minderung der Ansprüche auf Vertragsstrafe durch die Lieferterminverschiebungen bis zu rd. 22,17 Mio. EUR betrug.²⁷ Das BMLVS forderte von der Eurofighter GmbH auch keine konkreten Nachweise für die Ursachen der Lieferzeitverlängerungen ein.

Im Dezember 2008 erfolgten die vereinbarten vier „Maastricht-Flüge“. Für die Durchführung der „Maastricht-Flüge“ verrechnete die Eurofighter GmbH dem BMLVS einen Pauschalbetrag von 900.000 EUR zuzüglich Finanzierungskosten in Höhe von 17,5 %, der im Rahmen der Vertragsanpassung berücksichtigt wurde. Die Begründung für die Höhe des dem BMLVS verrechneten Pauschalbetrags war wegen fehlender Belege nicht nachvollziehbar (vgl. TZ 11).

(3c) Das BMLVS bestätigte dem BMF auf Anfrage im Dezember 2008 die „Maastricht-konforme Lieferung“ von vier gebrauchten Flugzeugen noch im Jahr 2008. Über die Verschiebungen der tatsächlichen Liefertermine und die Mehrausgaben für die „Maastricht-Flüge“ wurde das BMF nicht informiert.

(3d) Im Februar 2009 vereinbarte das BMLVS mit der Eurofighter GmbH zusätzliche Leistungsnachweise für die Abnahme aller gebrauchten Flugzeuge. Die Leistungsnachweise waren laut BMLVS²⁸ relevant für die Beurteilung der Lufttüchtigkeit der Flugzeuge, die erst im Zuge eines „Retrofit“-Programms von einem älteren Standard (Tranche 1/Block 2) auf Block 5-Konfiguration umzurüsten waren. In diesem Zusammenhang nahm das BMLVS²⁹ eine von der Eurofighter GmbH geforderte Verlängerung der pönalisierten und fix vereinbarten Liefertermine

²⁵ „Touch and Go“ bezeichnet das Landen eines Flugzeugs mit Aufsetzen des Fahrwerks und anschließendem Start und Weiterflug ohne Stillstand.

²⁶ 10., 11., 12., 14., 15. Flugzeug: jeweils zwei Monate; 13. Flugzeug: drei Monate

²⁷ bezogen auf die Verschiebung der Liefertermine in der Neuregelung vom November 2008 gegenüber der Neuregelung vom September 2008

²⁸ Materialstab Luft (Güteprüfstelle des BMLVS)

²⁹ Leitung der Projektgruppe Eurofighter



Vertragsanpassung

BMLVS

Eurofighter; Follow-up-Überprüfung

für vier der sechs gebrauchten Flugzeuge auf unbestimmte Frist zur Kenntnis, ohne diese Vorgangsweise zuvor ressortintern³⁰ abzustimmen. Laut BMLVS war es der Auffassung, dass aufgrund der „Maastricht-Flüge“ im Dezember 2008 bereits die – für die Geltendmachung von Vertragsstrafen relevante – Annahme der vier gebrauchten Flugzeuge erfolgt sei und die Verschiebung der Liefertermine im Februar 2009 daher keine vertragsrechtliche Relevanz habe.

Die Verlängerung der Liefertermine wurde ressortinternen Dienststellen³¹ erst nachträglich zur Kenntnis gebracht und in der Folge von diesen beanstandet, weil aus den zusätzlichen Leistungsnachweisen keine konkreten Lieferverzögerungen ableitbar seien; zudem sei die Vereinbarung über Vertragsstrafen für Lieferverzögerungen bei den vier gebrauchten Flugzeugen³² durch die unbestimmten Liefertermine nun nicht mehr wirksam und daher nicht mehr umsetzbar. Dennoch setzte das BMLVS keine Gegenmaßnahmen gegen die Verlängerung der Liefertermine auf unbestimmte Frist.

(3e) Von den insgesamt 15 Eurofightern wurden fünf Flugzeuge im Jahr 2007, vier Flugzeuge im Jahr 2008 und die sechs gebrauchten Flugzeuge im Jahr 2009 tatsächlich geliefert und übernommen.

Tabelle 7: Geplante und tatsächliche Lieferung der Eurofighter

	Kaufvertrag vom Juli 2003 ¹	Detailver- einbarung vom Juli 2007	Neuregelung vom September 2008	Neuregelung vom November 2008	tatsächliche Lieferung
Jahr	Anzahl der Flugzeuge				
2007	4	4	4	4	5
2008	11	8	9	6	4
2009	3	3	2	5	6

¹ Gesamtstückzahl 18 Flugzeuge

Quellen: BMLVS, RH

³⁰ insbesondere mit der Kaufmännischen Abteilung, dem Materialstab Luft und der Internen Revision

³¹ Materialstab Luft, Kaufmännische Abteilung

³² 10., 11., 12., 13. Flugzeug

Vertragsanpassung

Aufgrund von Lieferverzögerungen bei drei³³ Flugzeugen vereinbarte das BMLVS mit der Eurofighter GmbH im Rahmen mehrerer Besprechungen im Jänner 2010 eine Vertragsstrafe in Höhe von rd. 3,56 Mio. EUR. Im von Vertretern des BMLVS und der Eurofighter GmbH unterzeichneten Ergebnisprotokoll zu den Besprechungen wurde festgehalten, dass keine anderen Vertragsstrafen für die Flugzeuge anfielen. Die Vertragsstrafe wurde von der Eurofighter GmbH in Form einer Naturalvergütung (Entgeltreduktion) bei den Folgeverträgen zu den In-Service-Support-Verträgen über logistische Unterstützungsleistungen vom Mai 2011 berücksichtigt (vgl. TZ 22).

Tabelle 8: Liefertermine der Flugzeuge und angefallene Vertragsstrafen

	Kaufvertrag vom Juli 2003	Detailverein- barung vom Juli 2007	Neuregelung vom Septem- ber 2008	Neuregelung vom Novem- ber 2008	Zeitpunkt der Lieferung	Vertragsstrafe angefallen
1. Flugzeug	01.06.2007	31.07.2007			12.07.2007	nein
2. Flugzeug	01.08.2007	01.08.2007			13.09.2007	nein
3. Flugzeug	01.10.2007	01.10.2007			12.12.2007	ja
4. Flugzeug	01.12.2007	01.12.2007			20.12.2007	nein
5. Flugzeug	01.02.2008	01.02.2008			21.12.2007	nein
6. Flugzeug	01.03.2008	01.03.2008			15.04.2008	nein
7. Flugzeug	01.04.2008	01.04.2008			30.04.2008	nein
8. Flugzeug	01.05.2008	01.05.2008			05.06.2008	nein
9. Flugzeug	01.06.2008	01.06.2008			15.07.2008	nein
10. Flugzeug	01.07.2008	01.08.2008	31.10.2008	31.12.2008 ¹	20.04.2009	nein
11. Flugzeug	01.08.2008	01.10.2008	28.11.2008	30.01.2009 ¹	08.06.2009	nein
12. Flugzeug	01.09.2008	01.12.2008	31.12.2008	27.02.2009 ¹	08.07.2009	nein
13. Flugzeug	01.10.2008	01.01.2009	31.12.2008	31.03.2009 ¹	29.07.2009	nein
14. Flugzeug	01.11.2008	01.02.2009	27.02.2009	30.04.2009	08.09.2009	ja
15. Flugzeug	01.12.2008	01.03.2009	31.03.2009	29.05.2009	25.09.2009	ja
16. Flugzeug	01.01.2009	abbestellt				
17. Flugzeug	01.02.2009	abbestellt				
18. Flugzeug	01.03.2009	abbestellt				

¹ Verlängerung des Liefertermins auf unbestimmte Frist im Februar 2009

Quellen: BMLVS, RH

³³ 3., 14. und 15. Flugzeug

Das BMLVS ging davon aus, dass die „Maastricht-Flüge“ im Dezember 2008 eine vertragsrechtlich wirksame Annahme der vier gebrauchten Flugzeuge bewirkten, obwohl die in den Kaufverträgen für die Annahme geforderte „körperliche Entgegennahme“ der Flugzeuge nicht erfüllt war und obwohl die für die Lieferfreigabe erforderliche Werks-güteprüfung der vier gebrauchten Flugzeuge erst im Laufe des Jahres 2009 abgeschlossen war.

Laut Berechnungen des RH entging dem BMLVS dadurch, dass es im Februar 2009 die Verlängerung der Liefertermine für vier gebrauchte Flugzeuge auf unbestimmte Frist akzeptiert hatte, in Bezug auf die tatsächlich realisierten Liefertermine eine Vertragsstrafe von bis zu rd. 5,94 Mio. EUR.³⁴

- 15.2** Das BMLVS setzte die Empfehlung des RH, mit der Eurofighter GmbH für die sechs gebrauchten Flugzeuge eine endgültige und mit dem BMF abgestimmte Regelung der Liefertermine zu treffen, teilweise um. Es erfolgte zwar eine Regelung der Liefertermine für die gebrauchten Flugzeuge, jedoch wurde das BMF über die mehrfach verschobenen Liefertermine für die gebrauchten Flugzeuge und über Mehrausgaben für die „Maastricht-Flüge“ in Höhe von 900.000 EUR zuzüglich Finanzierungskosten von 17,5 % nicht informiert. Bei der Neuregelung von Lieferterminen erfolgten substanzielle Verlängerungen der pönalisierten Liefertermine ohne Abgeltung für die Minderung der Ansprüche des BMLVS auf Vertragsstrafe bei Lieferverzug und ohne Einforderung konkreter Nachweise für die Ursachen der Lieferzeitverlängerungen. Zudem war die Begründung für die Höhe der dem BMLVS verrechneten Mehrausgaben für die „Maastricht-Flüge“ wegen fehlender Belege nicht nachvollziehbar.

Weiters kritisierte der RH die nicht nachvollziehbare Verlängerung von Lieferterminen für vier gebrauchte Flugzeuge auf unbestimmte Frist im Februar 2009, wodurch dem BMLVS – bezogen auf die im November 2008 vereinbarten und die tatsächlich realisierten Liefertermine – eine Vertragsstrafe von bis zu rd. 5,94 Mio. EUR entging.

Der RH empfahl dem BMLVS, bei substanziellen Verschiebungen von pönalisierten Lieferterminen auf eine angemessene Abgeltung für die Minderung der Ansprüche auf Vertragsstrafe bei Lieferverzug zu achten und in Hinblick auf die Bestimmungen des Haushaltsrechts eine frühzeitige Einbindung des BMF vorzusehen.

³⁴ bezogen auf die im November 2008 vereinbarten Liefertermine

Vertragsanpassung

15.3 *Laut Stellungnahme des BMLVS lege es auf die Einhaltung von Lieferterminen und die Einforderung von Vertragsstrafen grundsätzlich bei allen Verträgen höchstes Augenmerk. Eine Vertragsstrafe für Lieferverzug könne jedoch dann nicht geltend gemacht werden, wenn Gründe vorlägen, die durch das BMLVS zu vertreten und sachlich gerechtfertigt seien. Im Falle der vier „Maastricht-Flugzeuge“ seien nach Beurteilung des BMLVS und nach Rücksprache mit der Finanzprokuratur solche Gründe vorgelegen.*

15.4 Der RH wies darauf hin, dass die Verlängerung von Lieferterminen auch BMLVS-intern beanstandet worden war. Eine diesbezügliche Befassung der Finanzprokuratur erfolgte erst im April und Mai 2012 aufgrund der Erhebungen des RH und somit Jahre nach der Verschiebung der Liefertermine. Auch hatte das BMLVS dem RH keine entsprechende Stellungnahme der Finanzprokuratur vorgelegt.

Materialbeschaffenheit der gebrauchten Flugzeuge

16.1 (1) Der RH hatte in seinem Vorbericht empfohlen, die noch ausständige Definition des Begriffs „fast neuwertig“ für den Abnahme- und Güteprüfprozess der gebrauchten Flugzeuge in den noch ausständigen Vertragsänderungen festzulegen.

Die Auswahl der gebrauchten Flugzeuge sollte anhand technisch-logistischer Kriterien erfolgen, wie z.B. Materialermüdung (Fatigue Index) oder Periodizität, Art und Umfang der Materialerhaltung.

(2) Laut Stellungnahme des BMLVS war es bei den Vergleichsverhandlungen davon ausgegangen, dass die gebrauchten Flugzeuge 150 bis 200 Stunden im Einsatz waren. Die Lebensdauer der Flugzeuge sei mit 6.000 Flugstunden vorgegeben. Im Rahmen des Nachfrageverfahrens hatte das BMLVS mitgeteilt, dass der Begriff „fast neuwertig“ durch die Auswahl der sechs Flugzeuge „implizit definiert sei“.

(3a) Der RH stellte nunmehr fest, dass das BMLVS die gebrauchten Flugzeuge im August 2007 in Gesprächen mit der deutschen Luftwaffe „identifiziert“ hatte. Im Ergebnisprotokoll zu den Besprechungen waren in einer „Liste potenzieller Luftfahrzeuge der Luftwaffe“ ausschließlich die sechs dem BMLVS letztlich gelieferten Flugzeuge angeführt. Ob darüber hinaus eine Auswahl aus anderen Flugzeugen möglich gewesen wäre, war für den RH nicht nachvollziehbar. In der Vertragsanpassung erfolgte keine nähere Definition des Begriffs „fast neuwertig“ für die gebrauchten Flugzeuge, sondern es wurden lediglich die tatsächlich gelieferten Flugzeuge angeführt.

(3b) Die gebrauchten Flugzeuge wiesen einen Nutzungsverbrauch von insgesamt rd. 1.400 Flugstunden bzw. durchschnittlich rd. 237 Flugstunden pro Flugzeug auf.³⁵ Als Pauschalabgeltung für den Nutzungsverbrauch konnte das BMLVS im August 2008 von der Eurofighter GmbH ein Ausgleichspaket im Wert von 9,50 Mio. EUR (rd. 54 % des kalkulatorischen Nutzungsverbrauchs auf Basis der Flugstundenleistungen) erzielen, obwohl dies im Vergleich nicht vereinbart worden war. Das Ausgleichspaket umfasste den Austausch von Hardware-Komponenten, Software-Upgrades sowie logistische Unterstützungsleistungen.

Tabelle 9: Nutzungsverbrauch der gebrauchten Flugzeuge

	Anzahl	
Anzahl der Flugzeuge	15	
vorgegebene Lebensdauer der Flugzeuge (Flugstunden pro Flugzeug)	6.000	
vorgegebene Lebensdauer der Flugzeugflotte (Flugstunden gesamt)	90.000	
Nutzungsverbrauch der gebrauchten Flugzeuge (Flugstunden gesamt)	1.424	
		Anteil des kalkulatorischen Nutzungsverbrauchs in %
	in Mio. EUR	
Gesamtpreis für 15 Flugzeuge auf Basis des Vergleichs ¹	rd. 1.108,26	
kalkulatorischer Nutzungsverbrauch	rd. 17,54	
Ausgleichspaket	9,50	rd. 54,2

¹ exklusive Ausrüstung, logistische Leistungen, Ausbildung und Simulation

Quellen: BMLVS, RH

16.2 Der RH wertete die Empfehlung als umgesetzt, weil das BMLVS eine Pauschalabgeltung von der Eurofighter GmbH im Ausmaß von 9,50 Mio. EUR (rd. 54 % des kalkulatorischen Nutzungsverbrauchs der gebrauchten Flugzeuge auf Basis der Flugstundenleistungen) erzielt hatte.

³⁵ zwischen 152 und 334 Flugstunden pro Flugzeug

Logistik**Logistische Baugleichheit und Versorgung**

- 17.1** (1) Der RH hatte in seinem Vorbericht empfohlen, die logistische Baugleichheit der Flugzeuge und die angemessene Versorgung mit Ersatz- und Umlaufteilen bei den noch ausständigen Vertragsänderungen eindeutig zu definieren, um allfällige Folgekosten zu vermeiden.

Logistische Baugleichheit war laut BMLVS dann gegeben, wenn das Ersatzmaterial und die Umlaufteile für alle gelieferten Flugzeuge austauschbar waren.

(2) Im Rahmen des Nachfrageverfahrens hatte das BMLVS mitgeteilt, dass die logistische Baugleichheit bei der Abnahme eines jeden Flugzeugs geprüft und verifiziert worden sei. Das BMLVS mache die Zusage der dreißigjährigen logistischen Versorgung gegenüber der Eurofighter GmbH mit Nachdruck geltend.

(3a) Der RH stellte nunmehr fest, dass logistische Baugleichheit gemäß der Vertragsanpassung dann vorlag, wenn es „keine relevanten Unterschiede in der logistischen Versorgung“ betreffend Logistikschienen, Logistiklager, Ausbildungen und Bedienung zwischen Tranche 1/Block 5-Flugzeugen und solchen, die auf diesen Stand umgerüstet wurden, gebe. Gemäß dieser Definition waren sowohl die neu produzierten Flugzeuge mit Tranche 1/Block 5-Konfiguration, als auch die gebrauchten und von Tranche 1/Block 2- auf Block 5-Standard umgerüsteten Flugzeuge laut BMLVS logistisch baugleich.

(3b) Weiters stellte der RH fest, dass die angemessene Versorgung mit Ersatz- und Umlaufteilen in der Vertragsanpassung nicht eindeutig definiert wurde, sondern lediglich festgelegt wurde, dass eine angemessene Versorgung bestehe, die „durch verschiedene Maßnahmen“ erreicht werden könne. Eine Klausel, wie allfällige Mehrkosten für das BMLVS aufgrund von Versorgungsschwierigkeiten betragsmäßig beschränkt oder überhaupt ausgeschlossen werden, lag nicht vor.

- 17.2** Das BMLVS setzte die Empfehlung teilweise um. Die Flugzeuge waren zwar laut BMLVS logistisch baugleich, die angemessene Versorgung mit Ersatz- und Umlaufteilen wurde in der Vertragsanpassung jedoch nicht eindeutig definiert. Zudem fehlte eine Klausel, wie allfällige Mehrkosten für das BMLVS aufgrund von Versorgungsschwierigkeiten betragsmäßig beschränkt oder überhaupt ausgeschlossen werden.

Eurofighter; Follow-up-Überprüfung

Der RH empfahl dem BMLVS weiterhin, die angemessene Versorgung mit Ersatz- und Umlaufteilen eindeutig zu definieren. Dabei wäre auch die Kostentragung bei Versorgungsschwierigkeiten klar zu regeln.

17.3 *Das BMLVS teilte in seiner Stellungnahme mit, dass die Versorgung mit Ersatz- und Umlaufteilen gemäß den Kaufverträgen und dem Vergleich auf eine Dauer von 30 Jahren vertraglich sichergestellt sei. Die Regeln für die Beschaffung und die Lieferung von Ersatz- und Umlaufteilen seien in den jeweiligen In-Service-Support-Verträgen definiert.*

17.4 Der RH entgegnete, dass die Verfügbarkeit von Ersatz- und Umlaufteilen unzureichend war und verwies auf Beeinträchtigungen bei der Einsatzbereitschaft der Flugzeuge wegen fehlender Ersatz- und Umlaufteile sowie bei den Flugstundenleistungen, insbesondere im zweiten Halbjahr 2011 (vgl. TZ 18). Er hielt daher seine Empfehlung aufrecht, die angemessene Versorgung mit Ersatz- und Umlaufteilen eindeutig zu definieren und die Kostentragung bei Versorgungsschwierigkeiten klar zu regeln.

Verfügbarkeit von
Ersatz- und Umlauf-
teilen

18.1 (1) Der RH hatte in seinem Vorbericht empfohlen, umgehend Maßnahmen zur Sicherstellung der Verfügbarkeit von Ersatz- und Umlaufteilen einzuleiten, um allfällige Stehzeiten bei den Flugzeugen und Mehrkosten für das BMLVS zu vermeiden.

Die Versorgung mit Ersatz- und Umlaufteilen war insbesondere durch das Auslaufen der Produktion der nunmehr zu liefernden Flugzeuge mit Tranche 1-Konfiguration betroffen, weil einzelne Teile nicht mehr produziert wurden (obsolete Komponenten).

(2) Im Rahmen des Nachfrageverfahrens hatte das BMLVS mitgeteilt, dass die angemessene Versorgung für 30 Jahre vertraglich durch die Eurofighter GmbH sicherzustellen sei. Das BMLVS mache gegenüber dem Unternehmen die Zusicherung der dreißigjährigen Versorgung mit Nachdruck geltend. Weiters seien Maßnahmen zur Beseitigung der Obsoleszenzen eingeleitet worden.

(3a) Der RH stellte nunmehr fest, dass das BMLVS sich bemüht hatte, die Verfügbarkeit von Ersatz- und Umlaufteilen durch verschiedene Maßnahmen zu verbessern.

Logistik

Dazu zählten insbesondere

- der Bezug von obsoleten Komponenten um 2,90 Mio. EUR über das so genannte „Exchange and Repair Service“ der am Eurofighter-Programm teilnehmenden Herstellernationen (vgl. TZ 11),³⁶
- eine Vereinbarung mit dem deutschen Verteidigungsministerium³⁷ vom April 2009 über die gegenseitige materielle und technische Unterstützung beim Betrieb des Systems Eurofighter,
- die Inanspruchnahme von in der Detailvereinbarung zum Vergleich vereinbarten Ersatzleistungen der Eurofighter GmbH betreffend Ersatz- und Umlaufteile, Bodengeräte und Technische Publikationen (so genannte „Workarounds“),
- der Ankauf nicht mehr benötigter Ersatz- und Umlaufteile für ein Testflugzeug der Tranche 1-Konfiguration um rd. 17,40 Mio. EUR im Dezember 2009 sowie
- die Einführung eines Anreizsystems in den Folgeverträgen zu den In-Service-Support-Verträgen über logistische Unterstützungsleistungen vom Mai 2011 betreffend die Verkürzung von Lieferfristen für Flugzeugkomponenten.³⁸

Darüber hinaus hatte sich das BMLVS bemüht, Maßnahmen zur Bereinigung der Obsoleszenzen zu setzen. Laut BMLVS waren 83 verschiedene Umlaufteile von Obsoleszenzen betroffen. Bei 36 Umlaufteilen seien die Obsoleszenzen durch Qualifizierungsmaßnahmen (Verwendung kompatibler Teile mit Tranche 2-Konfiguration) bzw. im Zuge einer Software-Modifikation bereinigt worden. Laut BMLVS arbeitete es gemeinsam mit der Eurofighter GmbH permanent an einer weiteren Verringerung der Obsoleszenzen.

(3b) Dennoch stellte der RH fest, dass die Verfügbarkeit von Ersatz- und Umlaufteilen unzureichend war. Zwei Flugzeuge waren außer Betrieb, weil sie als Ersatzteilstender für andere Flugzeuge verwendet wurden („Kannibalisierung“). Im Jahr 2011 wiesen 13 von 15 Flugzeugen Stehzeiten wegen fehlender Ersatz- und Umlaufteile auf. Teilweise waren deswegen bis zu zehn Flugzeuge gleichzeitig, also zwei Drittel der Gesamtflotte, nicht einsatzbereit.

³⁶ abzüglich der während der Garantiefrist angefallenen Leistungen und exklusive Verzinsung

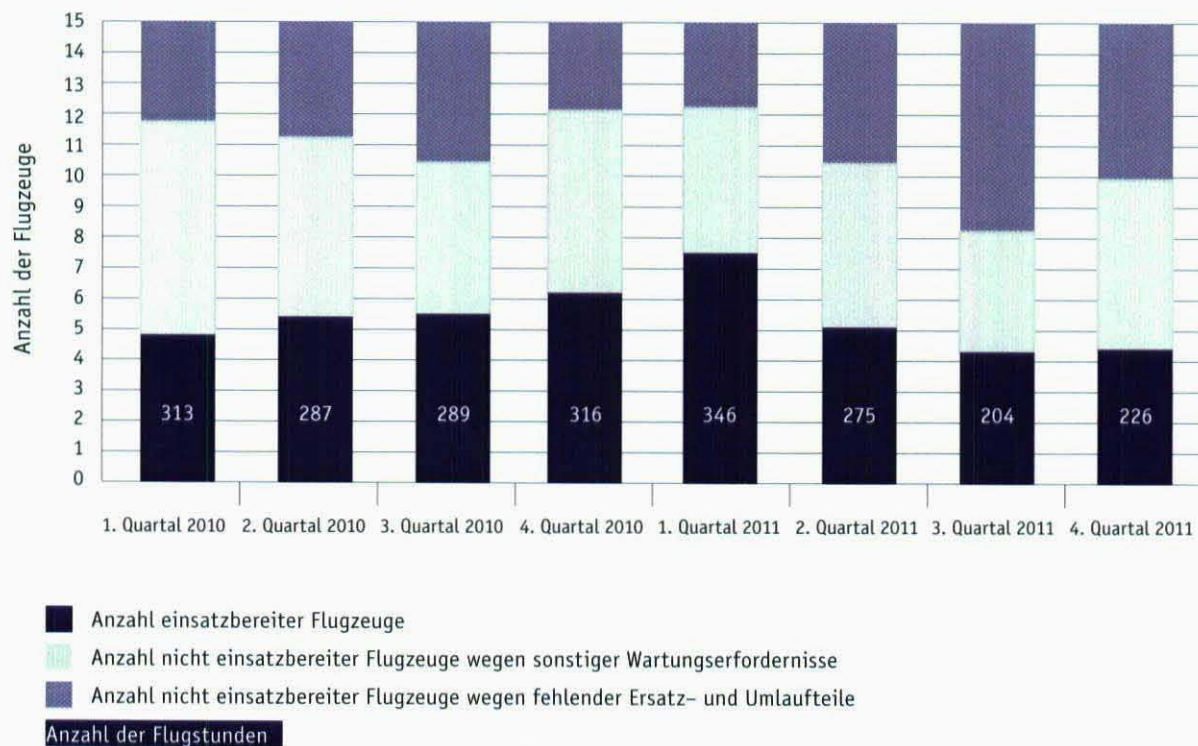
³⁷ vertreten durch das Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung

³⁸ durch gestaffelte, lieferfristabhängige Administrationsgebühren, die das BMLVS bei Einzelabrufen von Komponenten (Discrete Tasks) zu entrichten hatte (vgl. TZ 22, 24)

Eurofighter; Follow-up-Überprüfung

Einschränkungen bei der Einsatzbereitschaft der Flugzeuge ergaben sich nicht nur aus der mangelnden Verfügbarkeit von Ersatz- und Umlaufteilen, sondern auch aus sonstigen (planmäßigen) Wartungsereignissen. Der RH erhob, inwieweit sich die mangelhafte Verfügbarkeit von Ersatz- und Umlaufteilen in den Jahren 2010 und 2011³⁹ auf die Einsatzbereitschaft⁴⁰ der Flugzeuge auswirkte.

Abbildung 1: Durchschnittliche Einsatzbereitschaft der Flugzeuge und Flugstundenleistungen in den Jahren 2010 und 2011



Quellen: BMLVS, RH

Der RH stellte fest, dass durchschnittlich rd. 24 % (2010) bzw. rd. 32 % (2011) der Gesamtflotte wegen fehlender Ersatz- und Umlaufteile nicht einsatzbereit waren, wobei Beeinträchtigungen insbesondere im zweiten Halbjahr 2011 vorlagen.

³⁹ Der Zulauf der Flugzeuge erfolgte bis September 2009; aussagekräftige Daten lagen somit erst ab dem Jahr 2010 vor.

⁴⁰ technischer Klarstand

Logistik

Tabelle 10: Durchschnittliche Einsatzbereitschaft der Flugzeuge in den Jahren 2010 und 2011

	2010				2011			
	1. Quartal	2. Quartal	3. Quartal	4. Quartal	1. Quartal	2. Quartal	3. Quartal	4. Quartal
	Anzahl ¹							
Flugzeuge	15							
davon								
<i>einsatzbereite Flugzeuge</i>	4,8	5,4	5,5	6,2	7,5	5,1	4,3	4,4
<i>nicht einsatzbereite Flugzeuge</i>	10,2	9,6	9,5	8,8	7,5	9,9	10,7	10,6
davon								
<i>wegen sonstiger Wartungsereignisse</i>	6,9	5,8	4,9	5,9	4,7	5,3	3,9	5,5
<i>wegen fehlender Ersatz- und Umlaufteile</i>	3,3	3,8	4,6	2,9	2,8	4,6	6,8	5,1
	in % ¹							
Anteil der einsatzbereiten Flugzeuge an der Gesamtflotte	32	36	37	41	50	34	29	29
Anteil der nicht einsatzbereiten Flugzeuge an der Gesamtflotte	68	64	63	59	50	66	71	71
davon								
<i>wegen sonstiger Wartungsereignisse</i>	46	39	33	39	32	36	26	37
<i>wegen fehlender Ersatz- und Umlaufteile</i>	22	25	31	20	19	30	46	34
<i>wegen fehlender Ersatz- und Umlaufteile (Jahreswert)</i>	24				32			

¹ Rundungsdifferenzen möglich

Quellen: BMLVS, RH

Die Flugstundenproduktion mit dem System Eurofighter entsprach im Jahr 2010 annähernd dem Planwert. Der Planwert für das Jahr 2011 wurde jedoch wegen geringer Flugstundenleistungen insbesondere im zweiten Halbjahr deutlich unterschritten.

Tabelle 11: Flugstundenleistungen in den Jahren 2010 und 2011 (Soll/Ist-Vergleich)

	2010				2011			
	1. Quartal	2. Quartal	3. Quartal	4. Quartal	1. Quartal	2. Quartal	3. Quartal	4. Quartal
	Anzahl der Flugstunden							
Ist-Wert (Quartalswert)	313	287	289	316	346	275	204	226
Ist-Wert (Jahreswert)	1.205				1.051			
Soll-Vorgabe (Jahreswert)	1.220				1.228			
	in %							
Erreichung der Soll-Vorgabe	99				86			

Quellen: BMLVS, RH

18.2 Das BMLVS setzte die Empfehlung nicht um, weil die Verfügbarkeit von Ersatz- und Umlaufteilen unzureichend war. Durchschnittlich waren rd. 24 % (2010) bzw. rd. 32 % (2011) der Gesamtflotte wegen fehlender Ersatz- und Umlaufteile nicht einsatzbereit. Der RH verwies daher kritisch auf Beeinträchtigungen bei der Einsatzbereitschaft der Flugzeuge wegen fehlender Ersatz- und Umlaufteile sowie bei den Flugstundenleistungen mit dem System Eurofighter, insbesondere im zweiten Halbjahr 2011.

Er anerkannte jedoch die Bemühungen des BMLVS, die Verfügbarkeit von Ersatz- und Umlaufteilen durch verschiedene Maßnahmen zu verbessern.

Der RH empfahl dem BMLVS weiterhin, Maßnahmen zur Sicherstellung der Verfügbarkeit von Ersatz- und Umlaufteilen zu setzen, um diesbezügliche Stehzeiten bei den Flugzeugen und allfällige Mehrkosten für das BMLVS zu vermeiden.

18.3 Laut Stellungnahme des BMLVS setze es die Bemühungen zur Sicherstellung der Verfügbarkeit von Ersatz- und Umlaufteilen weiterhin mit Nachdruck fort.

Einforderung von Vertragsstrafen bei Lieferverzug

19.1 (1) Der RH hatte in seinem Vorbericht empfohlen, bei einem allenfalls weiter vorliegenden Lieferverzug aus den Kaufverträgen bei logistischen Leistungen und Produkten die vertraglich vereinbarte Vertragsstrafe von der Eurofighter GmbH zeitgerecht einzufordern.

Logistik

In der Detailvereinbarung zum Vergleich war festgelegt worden, dass strittige Vertragsstrafen- und Schadenersatzforderungen aus einem allenfalls bisher eingetretenen Verzug aufrechnungsweise verglichen würden. Der RH hatte darin einen Verzicht des BMLVS auf eine Vertragsstrafe in Höhe von rd. 5,1 Mio. EUR aufgrund von bereits aufgetretenen Lieferverzögerungen der Eurofighter GmbH bei Logistikleistungen gesehen. Ein vom BMLVS beigezogener Rechtsexperte hatte die Rechtsansicht vertreten, dass bei einem nach Vergleichsabschluss weiterhin bestehenden oder neu eintretenden Verzug die dadurch entstehenden Forderungen nicht berührt würden. Ein schon vor Vergleichsabschluss eingetretener Verzug würde daher danach nicht neu beginnen, sondern weiter andauern.

(2) Im Rahmen des Nachfrageverfahrens hatte das BMLVS mitgeteilt, dass es die Grundlagen für die Geltendmachung von Vertragsstrafen betreffend Logistikleistungen erarbeite und noch 2009 gegenüber der Eurofighter GmbH geltend machen werde.

(3) Der RH stellte nunmehr fest, dass zwar nicht die im Vorbericht bereits aufgezeigte Vertragsstrafe in Höhe von rd. 5,1 Mio. EUR geltend gemacht wurde, jedoch in die Vertragsanpassung eine pauschale Abgeltung von 600.000 EUR für Vertragsstrafen wegen bestehenden Lieferverzugs einschließlich eines Zuschlags von 10 % für allfälligen künftigen Lieferverzug bei Ersatz- und Umlaufteilen, die im Rahmen der Kaufverträge beschafft wurden, aufgenommen wurde (vgl. TZ 11). Damit waren sämtliche Ansprüche auf Vertragsstrafen wegen Lieferverzugs bei logistischen Leistungen und Produkten nach den Kaufverträgen abgegolten.

19.2 Der RH wertete die Empfehlung als teilweise umgesetzt, weil das BMLVS in die Vertragsanpassung eine pauschale Abgeltung von 600.000 EUR für Vertragsstrafen wegen bestehenden einschließlich eines allfälligen künftigen Lieferverzugs aufgenommen hatte.

19.3 *Das BMLVS teilte in seiner Stellungnahme mit, dass dieser Vorgang mit der Finanzprokuratur geklärt worden sei.*



Logistik

BMLVS

Eurofighter; Follow-up-Überprüfung**Datenqualität**

20.1 (1) Der RH hatte in seinem Vorbericht empfohlen, bei Logistikleistungen eine verbesserte Datenqualität von der Eurofighter GmbH einzufordern, insbesondere in Hinblick auf die vereinbarte logistische Baugleichheit.

Wegen teilweise mangelnder Verfügbarkeit von Ersatz- und Umlaufteilen der Tranche 1-Konfiguration hatte die Eurofighter GmbH auch kompatibles Material der Tranche 2-Konfiguration geliefert. Für das BMLVS war wegen unzureichender Kennzeichnung des ursprünglich gelieferten Materials nicht erkennbar gewesen, welche Logistikleistungen aus welcher Konfiguration stammten.

(2) Im Rahmen des Nachfrageverfahrens hatte das BMLVS mitgeteilt, dass die Datenqualität einen für das BMLVS angemessenen Qualitätsstandard erreicht habe.

(3) Der RH stellte nunmehr fest, dass das BMLVS die Datenqualität des gelieferten Materials als angemessen beurteilte. Laut BMLVS werde die Behebung qualitativer Defizite laufend im Rahmen der In-Service-Support-Verträge über logistische Unterstützungsleistungen eingefordert und abgewickelt (vgl. TZ 22).

In diesem Zusammenhang führte das BMLVS bis Dezember 2011 70 Positionen von bereits gelieferten Ersatz- und Umlaufteilen der Tranche 2-Konfiguration, die mit den nunmehr beschafften Flugzeugen der Tranche 1-Konfiguration nicht kompatibel waren, an die Eurofighter GmbH zurück. Dem BMLVS wurde dafür ein Betrag in Höhe von rd. 9,47 Mio. EUR gutgeschrieben, der für Ersatzteilbeschaffungen verwendet wurde.

20.2 Das BMLVS setzte somit die Empfehlung um, bei Logistikleistungen eine verbesserte Datenqualität von der Eurofighter GmbH einzufordern, insbesondere in Hinblick auf die vereinbarte logistische Baugleichheit.

Ermittlung von Einsparungsmöglichkeiten

21.1 (1) Der RH hatte in seinem Vorbericht empfohlen, Bemühungen zur Ermittlung von Einsparungsmöglichkeiten, insbesondere bei Logistikleistungen, mit Nachdruck zu betreiben.

(2) Im Rahmen des Nachfrageverfahrens hatte das BMLVS mitgeteilt, dass Bemühungen zur Ermittlung von Einsparungsmöglichkeiten, insbesondere bei Logistikleistungen, Bestandteil der Nutzungsphase eines Systems seien. Dies beinhalte u.a.

Logistik

- die Optimierung von Materialerhaltungskonzepten und Wartungsverfahren,
- die Überprüfung der Effizienz und Effektivität der Aufbau- und Ablauforganisation sowie
- Marktforschung zur Schaffung von Konkurrenz und zur Auffindung von alternativen Anbietern von logistischen Produkten und Leistungen.

(3a) Der RH stellte nunmehr fest, dass das BMLVS eine Anpassung des nationalen Wartungsprogramms für das System Eurofighter in Kooperation mit der Herstellerfirma anstrebte. Ziel war, einzelne Wartungsereignisse zu streichen, die Periodizität bei den verbleibenden Wartungsintervallen zu erstrecken und den Wartungsumfang bei gleich bleibender Sicherheit zu reduzieren. Der Abschluss des Projekts war für das Jahr 2012 vorgesehen. Das BMLVS erwartete sich dadurch Einsparungen von zumindest 500.000 EUR pro Jahr, wodurch sich die geschätzten Projektkosten von rd. drei Mio. EUR nach spätestens sechs Jahren amortisieren würden.

Ein weiteres Projekt des BMLVS über die Optimierung von Datenauswertungen für die Statusbeurteilung von Flugzeugen nach erfolgten Flügen war bereits abgeschlossen. Laut BMLVS könnte die Einsatzbereitschaft der Flugzeuge dadurch im Bedarfsfall wesentlich erhöht werden, weil Datenauswertungen nicht mehr nach jedem Flug, sondern erst nach bis zu fünf Flügen zwingend erforderlich seien.

(3b) Hinsichtlich der Überprüfung der Effizienz und Effektivität von Aufbau- und Ablauforganisation stellte der RH fest, dass die Evaluierung der Organisationspläne für das Überwachungsgeschwader und die Fliegerwerft in Zeltweg sowie für den Materialstab Luft noch nicht abgeschlossen war (vgl. TZ 10).

(3c) Weiters stellte der RH fest, dass sich das BMLVS bemühte, die Ausgaben für logistische Produkte und Leistungen zu reduzieren, indem die Ersatzmaterialbeschaffung nach Ablauf der Garantiefrist⁴¹ bereits zur Hälfte bei alternativen Anbietern erfolgte. Im Jahr 2009 bezog das BMLVS rd. 800 Materialpositionen direkt von den jeweiligen Herstellern, wodurch sich laut BMLVS eine Einsparung von rd. 1,97 Mio. EUR ergab. Im Jahr 2010 wurden rd. 500 Materialpositionen direkt beschafft, wodurch laut BMLVS rd. 1,06 Mio. EUR eingespart wurden.

⁴¹ ein Jahr nach Übernahme der jeweiligen Flugzeuge

Eurofighter; Follow-up-Überprüfung

Zudem beabsichtigte das BMLVS, im Rahmen von In-Service-Support-Verträgen zugekaufte logistische Unterstützungsleistungen in Teilbereichen durch eigenes Personal zu erbringen bzw. durch handelsübliche Leistungen zu ersetzen. Dazu zählten insbesondere

- der Ersatz von Servicepersonal der Eurofighter GmbH (Field Service Representatives) durch ausgebildete ressorteigene Systemingenieure,
- die Modifikation der Hardware für den Flugsimulator durch hochwertige Standardhardware mit günstigerer Wartung (vgl. TZ 22) sowie
- die Umstellung der Hardwareunterstützung beim Ground Support System⁴² mit verringerten Betriebskosten.

21.2 Das BMLVS setzte die Empfehlung teilweise um, weil es Maßnahmen zur Realisierung von Einsparungsmöglichkeiten gesetzt hatte, etwa durch die Optimierung von Wartungs- und Materialerhaltungskonzepten, die Verbesserung der Aufbau- und Ablauforganisation, die Beschaffung von Logistikleistungen bei alternativen Anbietern sowie die Erbringung von Serviceleistungen mit ressorteigenem Personal. Die Optimierungsmaßnahmen waren noch nicht abgeschlossen, sondern stellten einen laufenden Prozess während der Nutzungsphase der Flugzeuge dar.

Der RH empfahl dem BMLVS weiterhin, Bemühungen zur Ermittlung von Einsparungsmöglichkeiten, insbesondere bei Logistikleistungen, mit Nachdruck zu betreiben.

21.3 *Laut Stellungnahme des BMLVS betreibe es die Optimierungsmaßnahmen zur Ermittlung von Einsparungsmöglichkeiten, insbesondere bei Logistikleistungen, weiterhin mit Nachdruck.*

In-Service-Support-Verträge

Entgeltreduktion bei den In-Service-Support-Leistungen

22.1 (1) Der RH hatte in seinem Vorbericht empfohlen, die im Vergleich dargestellte Entgeltreduktion bei den In-Service-Support-Leistungen (Teil der Betriebskosten) in Höhe von 120 Mio. EUR in voller Höhe sicherzustellen.

⁴² Computersystem für die Betriebsführung der Flugzeuge in logistischer, technischer und betrieblicher Hinsicht

In-Service-Support-Verträge

Die In-Service-Support-Verträge bestanden aus vier Teilverträgen: ISS-Teilvertrag (Serviceleistungen für die Flugzeuge), MC-Teilvertrag (Wartungsleistungen und technische Unterstützung für den Betrieb der Flugzeuge sowie technische Publikationen), TDS-Teilvertrag (Serviceleistungen für den Flugsimulator) und TW-Teilvertrag (Triebwerkswartung).

Im Vergleich war bezüglich der zum damaligen Zeitpunkt noch nicht abgeschlossenen In-Service-Support-Verträge über logistische Unterstützungsleistungen mit der Eurofighter GmbH vereinbart worden, das Entgelt gegenüber den damals vorliegenden Angeboten um 4 Mio. EUR jährlich herabzusetzen (3,5 Mio. EUR bei drei Teilverträgen sowie 0,5 Mio. EUR beim vierten Teilvertrag).⁴³

Diese jährliche Einsparung war auf die geplante Nutzungsdauer der Flugzeuge von 30 Jahren hochgerechnet und somit eine Verringerung des Entgelts für die In-Service-Support-Leistungen in Höhe von 120 Mio. EUR errechnet und dem Vergleich zugrunde gelegt worden. Die Entgeltreduktion bezog sich ausschließlich auf die angebotenen Standing Tasks (Leistungen, deren Beschaffung im Rahmen der Verträge in Form von Einmalbeauftragungen⁴⁴ erfolgte). Im Gegensatz dazu standen die Discrete Tasks (Einzelbeauftragungen), bei denen die Leistungen erst im Bedarfsfall auf Grundlage der Verträge beauftragt und gesondert abgerechnet wurden.

Im Dezember 2007 hatte das BMLVS erstmalig Verträge (Erstverträge) zu den In-Service-Support-Leistungen abgeschlossen. Bei drei Teilverträgen wurde eine Laufzeit von drei Jahren und sieben Monaten (bis Februar 2011) und beim vierten Teilvertrag eine solche von acht Jahren und sieben Monaten (bis Februar 2016) festgelegt.

Der RH hatte festgestellt, dass bei den Erstverträgen zwar die im Vergleich angeführte Entgeltreduktion gegenüber den damals vorliegenden Angeboten von 4 Mio. EUR jährlich vereinbart wurde (ohne Prüfung der Preisangemessenheit), die im Vergleich angeführte Höhe von 120 Mio. EUR jedoch nicht gesichert war, weil die Verträge wesentlich kürzere Laufzeiten als 30 Jahre aufwiesen.

⁴³ Die logistischen Unterstützungsleistungen umfassten z.B. die technische Unterstützung und Versorgung mit Ersatzmaterial, die Typenbetreuung und Systempflege sowie die Bereitstellung von Konstruktions- und Fertigungsunterlagen.

⁴⁴ ein definiertes Leistungspaket je Auftrag zu einem pauschalen Entgelt



In-Service-Support-Verträge

BMLVS

Eurofighter; Follow-up-Überprüfung

Darüber hinaus lagen für die Zeit nach Ablauf der Verträge keine Preisvereinbarungen oder –garantien vor. Weiters war nicht absehbar, ob das BMLVS danach dieselben Unternehmen des Eurofighter-Konsortiums neuerlich beauftragen würde. Somit war zum Zeitpunkt des Abschlusses der Erstverträge erst eine Entgeltreduktion in Höhe von rd. 17 Mio. EUR gegenüber den vorliegenden Angeboten gesichert.

(2) Im Rahmen des Nachfrageverfahrens hatte das BMLVS die Ansicht vertreten, dass durch den Vergleich die Einsparungen in Höhe von 120 Mio. EUR bei den In-Service-Support-Verträgen sichergestellt seien.

(3a) Der RH stellte nunmehr fest, dass das BMLVS im März 2010 mit den Vorarbeiten für Folgeverträge zu den In-Service-Support-Verträgen begonnen hatte, weil drei der vier Teilverträge im Februar 2011 auslaufen würden. Das BMLVS war dabei bestrebt, die Struktur der Erstverträge weitgehend beizubehalten, die Leistungsinhalte und den Leistungsumfang der Standing Tasks jedoch unter Berücksichtigung der bisherigen Erfahrungen signifikant zu reduzieren und stärker auf bedarfsbezogene Beauftragung überzugehen.

Das BMLVS entschied sich dafür, die Folgeverträge mit den ursprünglichen Vertragspartnern des Eurofighter-Konsortiums abzuschließen, weil laut BMLVS die Leistungen von anderen potenziellen Anbietern nicht mit ausreichender Mindestexpertise und vertretbarem Versorgungsrisiko erbracht werden konnten. Gespräche des BMLVS mit anderen potenziellen Anbietern sowie mit Sublieferanten des Eurofighter-Konsortiums seien daher ergebnislos verlaufen. Belege für entsprechende Bemühungen des BMLVS wurden dem RH nicht vorgelegt.

Nach einer ressortinternen Evaluierung der Erstverträge fanden im Mai 2010 zwei Arbeitssitzungen mit Vertretern des Eurofighter-Konsortiums über die Folgeverträge statt. Über die beiden Arbeitssitzungen legte das BMLVS ein Protokoll an, das auch von den Vertretern des Eurofighter-Konsortiums unterzeichnet wurde. Im Zuge dieser Arbeitssitzungen wurden die Unternehmen laut BMLVS mündlich aufgefordert, bis September 2010 Angebote für die Folgeverträge zu legen.

(3b) Die Angebote für die Folgeverträge langten im Dezember 2010 bzw. im Februar 2011 (zehn Tage nach Ablauf der Erstverträge) im BMLVS ein. Die Unternehmen des Eurofighter-Konsortiums erklärten sich bereit, erforderliche Unterstützungsleistungen nach Ablauf der Erstverträge bis zum Abschluss der Folgeverträge weiterzuführen.

In-Service-Support-Verträge

Während des vertragsfreien Zeitraums erfolgten laut BMLVS keine standardmäßigen Abrufe von Ersatz- und Umlaufteilen aus den In-Service-Support-Verträgen.⁴⁵

(3c) Auf Basis der Angebote führte das BMLVS ab Jänner 2011 Vertragsverhandlungen mit den Unternehmen des Eurofighter-Konsortiums durch.

Dabei erfolgten

- Leistungsanpassungen,⁴⁶
- die Geltendmachung der Entgeltreduktion gegenüber den Angeboten aus dem Vergleich,
- die Geltendmachung einer bei den Erstverträgen nicht ausgeschöpften Entgeltreduktion aus dem Vergleich (vgl. TZ 23),
- die Geltendmachung einer Naturalvergütung für eine Vertragsstrafe wegen verspätet gelieferter Flugzeuge (vgl. TZ 15) sowie
- zusätzliche Leistungskürzungen.⁴⁷

Die Inhalte der Vertragsverhandlungen, insbesondere betreffend den materiellen Umfang der Leistungskürzungen bei den Standing Tasks, waren aus den Dokumentationen inhaltlich nicht nachvollziehbar, weil Zwischenergebnisse während der Vertragsverhandlungen in das Vertragswerk eingearbeitet wurden. Laut BMLVS waren auch keine Kalkulationsunterlagen der Unternehmen des Eurofighter-Konsortiums oder Vergleichsangebote vorhanden. Die Angemessenheit der Preise war somit nicht nachvollziehbar.

⁴⁵ lediglich Dringendbeschaffungen von Komponenten für Wartungen; keine Beschaffungen auf Vorrat

⁴⁶ Leistungsreduktionen erfolgten etwa beim Ground Support System, beim Fremdpersonal sowie beim Umfang technischer Abfragen (Queries) im Wartungsbereich; Zusatzleistungen gab es etwa im Service-Bereich. Darüber hinaus ließ sich das BMLVS eine Modifikation des Visualisierungssystems für den Flugsimulator anbieten. Die Modifikation war aufgrund der bereits absehbaren Nichtversorgbarkeit des bestehenden Systems mit Ersatz- und Umlaufteilen (Obsoleszenzen) erforderlich. Durch die Modifikation sollte zudem in den Folgejahren die Leistungserbringung für einzelne Komponenten durch alternative Anbieter ermöglicht werden.

⁴⁷ Demnach war die Firmeninstandsetzung von Hochpreisteilen für den Flugsimulator nicht mehr als Einmalbeauftragung (Standing Task) im Vertragswert enthalten, sondern erst im Bedarfsfall in Form von Einzelbeauftragungen (Discrete Tasks) abzurufen und gesondert abzurechnen.



In-Service-Support-Verträge

BMLVS

Eurofighter; Follow-up-Überprüfung

(3d) Die drei Folgeverträge zu den In-Service-Support-Verträgen wurden im Mai 2011 abgeschlossen und traten rückwirkend im Februar 2011 in Kraft. Sie wiesen jeweils unterschiedliche Laufzeiten von 60, 99 sowie 94,5 Monaten auf. Preisvereinbarungen bzw. -garantien für die Zeit nach Ablauf der Verträge waren – wie bei den ersten Serviceverträgen vom Dezember 2007 – nicht enthalten.

Tabelle 12: Laufzeiten der Erst- und der Folgeverträge zu den In-Service-Support-Verträgen

	ISS-Teilvertrag	MC-Teilvertrag	TDS-Teilvertrag	TW-Teilvertrag
Laufzeiten				
Erstverträge vom Dezember 2007	43 Monate (Februar 2011)	43 Monate (Februar 2011)	43 Monate (Februar 2011)	103 Monate (Februar 2016)
Folgeverträge vom Mai 2011	60 Monate (Februar 2016)	99 Monate (Mai 2019)	94,5 Monate (Dezember 2018)	

ISS-Teilvertrag: Serviceleistungen für die Flugzeuge

MC-Teilvertrag: Wartungsleistungen und technische Unterstützung für den Betrieb der Flugzeuge sowie technische Publikationen

TDS-Teilvertrag: Serviceleistungen für den Flugsimulator

TW-Teilvertrag: Triebwerkswartung

Quelle: BMLVS

Tabelle 13: Preisübersicht zu den Folgeverträgen für die In-Service-Support-Verträge (laut Berechnungen des BMLVS)¹

	in Mio. EUR ²
Angebotspreis für Standing Tasks ³	200,71
Entgeltreduktion infolge Leistungskürzungen	– 18,37
Entgeltreduktion aus dem Vergleich ⁴	– 19,04
Entgeltreduktion durch zusätzliche Leistungskürzungen	– 6,54
Vertragspreis	156,76
<i>Geltendmachung einer bei den Erstverträgen nicht ausgeschöpften Entgeltreduktion aus dem Vergleich</i>	– 0,29
<i>Naturalvergütung für eine Vertragsstrafe wegen verspätet gelieferter Flugzeuge</i>	– 3,56
Vertragssumme	152,91

¹ exklusive Umsatzsteuer² Rundungsdifferenzen möglich³ exklusive Zusatzkosten für die Modifikation des Visualisierungssystems für den Flugsimulator⁴ basierend auf einem Prozentsatz von 10,44 % vom um die Leistungskürzungen reduzierten Angebotspreis (gleicher Prozentsatz wie Entgeltreduktion bei Erstverträgen)

Quellen: BMLVS, RH

In-Service-Support-Verträge

22.2 Der RH stellte fest, dass das BMLVS – zusätzlich zu der Entgeltreduktion von rd. 17 Mio. EUR bei den ersten In-Service-Support-Verträgen vom Dezember 2007 – bei den Folgeverträgen vom Mai 2011 eine weitere Entgeltreduktion aus dem Vergleich gegenüber den vorgelegten Angeboten von rd. 19,04 Mio. EUR ausgewiesen hatte. Da keine Vergleichsangebote und Kalkulationsunterlagen vorlagen, war die Angemessenheit der Preise und daher die Höhe der Entgeltreduktion jedoch nicht nachvollziehbar.

Der RH wies weiters darauf hin, dass aufgrund der Laufzeit der In-Service-Support-Verträge und mangels Preisvereinbarungen bzw. -garantien für die Zeit nach Ablauf der jeweiligen Verträge nicht die volle Höhe der im Vergleich dargestellten Entgeltreduktion bei den In-Service-Support-Leistungen in Höhe von 120 Mio. EUR für eine Nutzungsdauer von 30 Jahren sichergestellt war. Die Empfehlung des RH wurde somit nicht umgesetzt.

Der RH verwies auch auf den um drei Monate verspäteten Abschluss der Folgeverträge und Beeinträchtigungen bei Materialerhaltung sowie Einsatzfähigkeit des Systems Eurofighter wegen fehlender Ersatz- und Umlaufteile sowie bei den Flugstundenleistungen im zweiten Halbjahr 2011 (vgl. TZ 18).

Der RH hielt daher seine Empfehlung an das BMLVS aufrecht, die im Vergleich dargestellte Entgeltreduktion bei den In-Service-Support-Verträgen in Höhe von 120 Mio. EUR in voller Höhe sicherzustellen.

Er empfahl dem BMLVS in diesem Zusammenhang, jedenfalls sicherzustellen, dass Preisangemessenheitsprüfungen nachvollziehbar sind.

Der RH empfahl auch, sicherzustellen, dass Folgeverträge zeitgerecht vor dem Ablauf von Verträgen geschlossen werden, um allfällige Beeinträchtigungen im Betrieb zu vermeiden.

22.3 *Laut Stellungnahme des BMLVS sei die Entgeltreduktion in Höhe von 120 Mio. EUR bei den In-Service-Support-Verträgen durch den Vergleich sichergestellt. Einer darüber hinausgehenden Regelung, insbesondere Preisgarantien für die Zukunft, werde durch die Eurofighter GmbH nicht nähergetreten. Das BMLVS werde auf die Nachvollziehbarkeit von Preisangemessenheitsprüfungen durch entsprechende Dokumentation in Zukunft besonderen Wert legen.*

22.4 Der RH entgegnete, dass die Preisreduktion in Höhe von 120 Mio. EUR aufgrund der kürzeren Laufzeit der In-Service-Support-Verträge und



In-Service-Support-Verträge

BMLVS

Eurofighter; Follow-up-Überprüfung

mangels Preisvereinbarungen bzw. –garantien für die Zeit nach Ablauf der Verträge nicht in voller Höhe gesichert war.

Ausschöpfung der jährlichen Entgeltreduktion gegenüber den Angeboten aus dem Vergleich

23.1 (1) Der RH hatte in seinem Vorbericht empfohlen, bei den In-Service-Support-Verträgen die bei den Erstverträgen nicht ausgeschöpfte Entgeltreduktion gegenüber den Angeboten aus dem Vergleich in Höhe von rd. 333.000 EUR von der Eurofighter GmbH nachzufordern.

Aus den im Dezember 2007 abgeschlossenen Erstverträgen hatte sich eine Entgeltreduktion in Höhe von 16,50 Mio. EUR ergeben; aufgrund der im Vergleich vereinbarten jährlichen Entgeltreduktion hätte diese jedoch – hochgerechnet auf die Laufzeit der Verträge – insgesamt rd. 16,83 Mio. EUR betragen müssen. Somit wurde die Entgeltreduktion gegenüber der Regelung im Vergleich um rd. 333.000 EUR unterschritten.

(2) Laut Stellungnahme des BMLVS sei der Rechenfehler bereits behoben und der Differenzbetrag gutgeschrieben worden. Im Rahmen des Nachfrageverfahrens hatte das BMLVS mitgeteilt, dass die Gutschrift aufgrund einer vertieften Prüfung der Berechnungen durch die Eurofighter GmbH noch nicht eingelangt sei.

(3a) Der RH stellte nunmehr fest, dass die bei den Erstverträgen nicht ausgeschöpfte Entgeltreduktion laut BMLVS bei den drei Folgeverträgen zu den In-Service-Support-Verträgen vom Mai 2011 durch eine Entgeltreduktion gegenüber den Angeboten um rd. 291.000 EUR teilweise berücksichtigt wurde. Der Differenzbetrag von rd. 42.000 EUR zu der nicht ausgeschöpften Entgeltreduktion von rd. 333.000 EUR entsprach jenem Anteil, der auf den vierten In-Service-Support-Vertrag entfiel; für diesen lag wegen der längeren Laufzeit des Erstvertrags noch kein Folgevertrag vor.

Laut BMLVS war vorgesehen, den ausständigen Differenzbetrag von rd. 42.000 EUR bei dem im Jahr 2016 abzuschließenden Folgevertrag für den vierten In-Service-Support-Vertrag einzufordern.

Nach Ansicht des RH waren der Republik Österreich durch die um rd. 3,5 Jahre verspätete Abgeltung der nicht ausgeschöpften Entgeltreduktion Zinsen in Höhe von rd. 59.000 EUR entgangen. Laut BMLVS hätte die Eurofighter GmbH einer Verzinsung der nicht ausgeschöpften Entgeltreduktion jedoch nicht zugestimmt.

(3b) Der RH stellte weiters fest, dass bei den drei Folgeverträgen die im Vergleich vorgesehene jährliche Entgeltreduktion von 3,5 Mio. EUR

In-Service-Support-Verträge

gegenüber den Angeboten ebenfalls nicht ausgeschöpft wurde. Gemäß den Berechnungen des BMLVS betrug die durchschnittliche jährliche Entgeltreduktion rd. 2,99 Mio. EUR und lag somit um durchschnittlich rd. 510.000 EUR pro Jahr unter dem im Vergleich vereinbarten Wert.

Somit ergab sich bei den Folgeverträgen eine nicht ausgeschöpfte Entgeltreduktion gegenüber den Angeboten aus dem Vergleich, die sich – bezogen auf eine Laufzeit von 60 Monaten (längste gemeinsame Laufzeit der Folgeverträge) – auf rd. 2,55 Mio. EUR belief.⁴⁸

- 23.2** Das BMLVS setzte die Empfehlung teilweise um, weil laut BMLVS ein Teilbetrag von rd. 291.000 EUR hinsichtlich der nicht ausgeschöpften Entgeltreduktion gegenüber den Angeboten aus dem Vergleich bei den Erstverträgen zwischenzeitig geltend gemacht wurde; ein Restbetrag von rd. 42.000 EUR war jedoch noch offen. Weiters waren der Republik Österreich durch die um rd. 3,5 Jahre verspätete Abgeltung Zinsen in Höhe von rd. 59.000 EUR entgangen.

Der RH wies weiters darauf hin, dass bei den drei Folgeverträgen zu den In-Service-Support-Verträgen die im Vergleich vorgesehene Entgeltreduktion gegenüber den Angeboten von 3,5 Mio. EUR jährlich nicht in voller Höhe ausgeschöpft, sondern gemäß den Berechnungen des BMLVS um durchschnittlich rd. 510.000 EUR pro Jahr unterschritten wurde. Somit ergab sich bei den Folgeverträgen eine nicht ausgeschöpfte Entgeltreduktion aus dem Vergleich, die sich – bezogen auf eine Laufzeit von 60 Monaten (längste gemeinsame Laufzeit der Folgeverträge) – auf rd. 2,55 Mio. EUR belief.

Der RH empfahl dem BMLVS, die bei den In-Service-Support-Verträgen nicht ausgeschöpfte Entgeltreduktion aus dem Vergleich von rd. 42.000 EUR aus den Erstverträgen einschließlich einer angemessenen Verzinsung bei der Eurofighter GmbH einzufordern.

Weiters empfahl er dem BMLVS, Maßnahmen zu setzen, um die im Vergleich vereinbarte jährliche Entgeltreduktion (für drei In-Service-Support-Verträge 3,5 Mio. EUR pro Jahr) auszuschöpfen.

- 23.3** *In seiner Stellungnahme teilte das BMLVS mit, dass die nicht ausgeschöpfte Entgeltreduktion von rd. 42.000 EUR auf den Triebwerksvertrag entfalle und bei dem 2016 neu abzuschließenden Folgevertrag berücksichtigt werde. Eine Verzinsung sei nicht vorgesehen und auch nicht durchsetzbar.*

⁴⁸ Aufgrund der unterschiedlichen Laufzeiten der Folgeverträge war eine gesamthafte Berechnung der durchschnittlichen jährlichen Entgeltreduktion auf Basis des Vergleichs nicht möglich.



In-Service-Support-Verträge

BMLVS

Eurofighter; Follow-up-Überprüfung

Im Vergleich sei eine Preisreduktion von 3,5 Mio. EUR jährlich gegenüber dem aktuellen Angebot festgehalten worden. In den Verhandlungen zu den Folgeverträgen sei nur eine jährliche Reduktion um den gleichen Prozentsatz (10,44 %) wie bei den Erstverträgen erzielt worden. Die Gesamtsumme von 120 Mio. EUR auf 30 Jahre sei damit jedoch nicht in Frage gestellt.

23.4 Der RH machte darauf aufmerksam, dass die bis Februar 2016 nicht ausgeschöpfte Entgeltreduktion bereits rd. 2,55 Mio. EUR der insgesamt vorgesehenen 120 Mio. EUR auf 30 Jahre umfasste und empfahl neuerlich Maßnahmen, um die im Vergleich vereinbarte jährliche Entgeltreduktion auszuschöpfen.

Ausgabenvergleich
Erst-/Folgeverträge

24.1 Die Gesamtausgaben für die In-Service-Support-Verträge setzten sich aus den Ausgaben für Einmalbeauftragungen (Standing Tasks) und aus den erst im Bedarfsfall abgerufenen und gesondert abgerechneten Einzelbeauftragungen (Discrete Tasks) zusammen:

- Standing Tasks: Die Ausgaben für Einmalbeauftragungen (Standing Tasks) beliefen sich bei den Erstverträgen vom Dezember 2007 auf rd. 104,11 Mio. EUR und bei den Folgeverträgen vom Mai 2011 auf rd. 156,76 Mio. EUR⁴⁹ (vgl. TZ 22).
- Discrete Tasks: Die Ausgaben für Einzelbeauftragungen (Discrete Tasks) schätzte das BMLVS bei den Folgeverträgen auf rd. 52,36 Mio. EUR (bis zum Jahr 2019). Bei den Erstverträgen hatten die Ausgaben für die Discrete Tasks rd. 17,42 Mio. EUR betragen (Ist-Werte).
- Gesamtausgaben: Die Gesamtausgaben (Standing Tasks und Discrete Tasks) beliefen sich bei den Erstverträgen auf rd. 121,53 Mio. EUR (Ist-Werte). Für die Folgeverträge schätzte das BMLVS die Gesamtausgaben auf rd. 209,13 Mio. EUR (bis zum Jahr 2019).

Um die Ausgaben für die Folgeverträge mit jenen für die Erstverträge zu vergleichen, zog der RH aufgrund der unterschiedlichen Laufzeiten der Verträge jeweils durchschnittliche Jahreswerte (exklusive Umsatzsteuer) heran.

Beim Ausgabenvergleich wurden Änderungen bei den Betriebsausgaben aufgrund des sukzessiven Zulaufs der Flugzeuge von 2007 bis

⁴⁹ bereinigt um die Naturalvergütung für die Vertragsstrafe, die Geltendmachung einer bei den Erstverträgen nicht ausgeschöpften Entgeltreduktion aus dem Vergleich sowie die Ausgaben für die Modifikation des Visualisierungssystems für den Flugsimulator

In-Service-Support-Verträge

2009, der Flugstundenproduktion sowie des Ablaufs von Garantie- und Gewährleistungsfristen nicht berücksichtigt.

Tabelle 14: Vergleich der durchschnittlichen jährlichen Ausgaben für die Erst- und Folgeverträge bei den In-Service-Support-Verträgen¹

	ISS-Teilvertrag	MC-Teilvertrag	TDS-Teilvertrag	jährliche Gesamtwerte
	in Mio. EUR ²			
durchschnittliche jährliche Ausgaben für In-Service-Support-Verträge				
– Erstverträge vom Dezember 2007	18,83	10,65	4,43	33,91
davon				
Einmalbeauftragungen (Standing Tasks)	14,08	10,55	4,42	29,05
Einzelbeauftragungen (Discrete Tasks) ³	4,75	0,10	0,01	4,86
– Folgeverträge vom Mai 2011	22,14	8,26	3,85	34,25
davon				
Einmalbeauftragungen (Standing Tasks)	14,34	6,74	3,75	24,83
Einzelbeauftragungen (Discrete Tasks) ⁴	7,80	1,52	0,10	9,42
Differenz bei durchschnittlichen jährlichen Ausgaben zwischen Erst- und Folgeverträgen	+ 3,31 (+ 18 %)	– 2,40 (– 22 %)	– 0,58 (– 13 %)	+ 0,33
davon				
Einmalbeauftragungen (Standing Tasks)	+ 0,26 (+ 2 %)	– 3,82 (– 36 %)	– 0,67 (– 15 %)	– 4,23
Einzelbeauftragungen (Discrete Tasks) ⁵	+ 3,05 (+ 64 %)	+ 1,42 (+ 1.428 %)	+ 0,09 (+ 733 %)	+ 4,56

¹ bereinigt um die Naturalvergütung für die Vertragsstrafe, die Geltendmachung einer bei den Erstverträgen nicht ausgeschöpften Entgeltreduktion aus dem Vergleich sowie die Ausgaben für die Modifikation des Visualisierungssystems für den Flugsimulator

² Rundungsdifferenzen möglich

³ abgerechnete Werte (Ist-Werte)

⁴ Schätzwerte des BMLVS

⁵ Differenz zwischen den Ist-Werten bei den Erstverträgen und den Schätzwerten des BMLVS bei den Folgeverträgen

Quellen: BMLVS, RH



In-Service-Support-Verträge

BMLVS

Eurofighter; Follow-up-Überprüfung

Gegenüber den Erstverträgen reduzierten sich die Ausgaben für Standing Tasks um durchschnittlich rd. 4,23 Mio. EUR pro Jahr. Die Ausgabenreduktion war auch darauf zurückzuführen, dass Leistungen teilweise nicht mehr als Standing Tasks im Vertragswert enthalten, sondern erst im Bedarfsfall in Form von Discrete Tasks abzurufen und gesondert abzurechnen waren. Die Ausgaben für Discrete Tasks würden sich gemäß den Berechnungen des RH bei den Folgeverträgen um durchschnittlich rd. 4,56 Mio. EUR pro Jahr erhöhen. Die Gesamtausgaben (Standing Tasks und Discrete Tasks) würden sich bei den Folgeverträgen somit um durchschnittlich rd. 330.000 EUR pro Jahr erhöhen.

24.2 Der RH wies darauf hin, dass sich die Gesamtausgaben für die In-Service-Support-Leistungen gemäß den Schätzungen des BMLVS um rd. 330.00 EUR pro Jahr erhöhen würden.

24.3 *Das BMLVS nahm die Prognose des RH zur Kenntnis.*

Haftungen

25.1 (1) Der RH hatte in seinem Vorbericht empfohlen, bei der Festlegung von Haftungen auf eine ausgewogene Kosten-Nutzen-Relation zu achten.

Im Zuge der Verhandlungen zu den im Dezember 2007 abgeschlossenen Erstverträgen zu den In-Service-Support-Verträgen war die Haftungssumme um rd. 20 Mio. EUR zu Kosten von rd. 14,1 Mio. EUR bzw. 71 % der zusätzlichen Haftungssumme erhöht worden. Die Haftungshöchstgrenze entsprach somit den vergleichbaren Werten in den Kaufverträgen vom Juli 2003. Der RH hatte auf das eklatante Missverhältnis zwischen der Erhöhung der Haftungshöchstgrenze und den dafür angefallenen zusätzlichen Kosten hingewiesen.

(2) Im Rahmen des Nachfrageverfahrens hatte das BMLVS mitgeteilt, dass es künftig bei der Festlegung von Haftungen auf eine ausgewogene Kosten-Nutzen-Relation achten werde.

(3) Der RH stellte nunmehr fest, dass die Folgeverträge zu den In-Service-Support-Verträgen eine Haftungsobergrenze in gleicher Höhe wie die Erstverträge aufwiesen. Laut BMLVS sei dies eine Bedingung der Eurofighter GmbH für den Abschluss der Folgeverträge gewesen.

25.2 Das BMLVS setzte die Empfehlung nicht um, weil die Haftungsbestimmungen in den Folgeverträgen zu den In-Service-Support-Verträgen gleich geblieben waren. Nach Ansicht des RH war somit bei den Folgeverträgen das eklatante Missverhältnis zwischen der Erhöhung der

In-Service-Support-Verträge

Haftungshöchstgrenze und den dafür angefallenen zusätzlichen Kosten aufrecht geblieben.

Der RH empfahl dem BMLVS weiterhin, sicherzustellen, dass bei der Festlegung von Haftungen auf eine ausgewogene Kosten-Nutzen-Relation geachtet wird.

25.3 *Laut Stellungnahme des BMLVS werde es bei künftigen Festlegungen von Haftungen weiterhin auf eine ausgewogene Kosten-Nutzen-Relation achten, sofern zwischen den Vertragsparteien eine entsprechende Einigung erzielt werden könne.*

25.4 Der RH wies neuerlich auf das eklatante Missverhältnis zwischen der Haftungshöchstgrenze und den dafür angefallenen Kosten hin und hielt seine Empfehlung aufrecht, bei der Festlegung von Haftungen auf eine ausgewogene Kosten-Nutzen-Relation zu achten.

Gegengeschäfte

26.1 (1) Der RH hatte in seinem Vorbericht empfohlen, bei Vertragsänderungen mit allfälligen Auswirkungen auf Gegengeschäfte das dafür zuständige BMWFJ zeitgerecht einzubinden.

Aufgrund des Vergleichs vom Juni 2007 hatte sich das Volumen des Hauptgeschäfts um 250 Mio. EUR reduziert. Nach Ansicht des RH wäre dadurch die Anpassungsregelung im Gegengeschäftsvertrag zur Anwendung gekommen, wodurch sich das Kompensationsvolumen für die Gegengeschäfte von rd. 4 Mrd. EUR um rd. 500 Mio. EUR auf rd. 3,5 Mrd. EUR reduzieren würde. Das BMLVS hatte das für Gegengeschäfte zuständige BMWFJ erst im April 2008 über die relevanten Eckpunkte des Vergleichs informiert.

(2) Im Rahmen des Nachfrageverfahrens hatte das BMLVS mitgeteilt, dass es künftig die Einbindung des BMWFJ sicherstellen werde.

(3a) Der RH stellte nunmehr fest, dass das BMLVS das BMWFJ erst nachträglich im Juni 2012 über die formale Anpassung der Kaufverträge aufgrund des Vergleichs informiert hatte (vgl. TZ 11).

Im Jänner 2009 teilte das Eurofighter-Konsortium dem BMWFJ als Ergebnis einer Besprechung mit, dass die Erbringung des ursprünglich vereinbarten Gegengeschäftsvolumens ungeachtet der Anpassungsregelung im Gegengeschäftsvertrag „weiterhin darstellbar sei“. Der Gegengeschäftsvertrag werde erst auf allfälligen Antrag der Eurofighter GmbH angepasst werden. Bis Ende 2009 hatte das BMWFJ



In-Service-Support-Verträge

BMLVS

Eurofighter; Follow-up-Überprüfung

Gegengeschäfte um rd. 2,809 Mrd. EUR bzw. rd. 70 % des ursprünglich vereinbarten Gegengeschäftsvolumens anerkannt.

(3b) Weiters stellte der RH fest, dass das BMLVS beabsichtigte, seine Richtlinien über Gegengeschäfte aus dem Jahr 2000 durch ein neu abzuschließendes Verwaltungsübereinkommen mit dem BMWFJ zu ersetzen. Die Bearbeitungen waren während der Überprüfung durch den RH noch nicht abgeschlossen.

- 26.2** Das BMLVS setzte die Empfehlung nicht um, weil es das BMWFJ nicht zeitgerecht zur formalen Anpassung der Kaufverträge aufgrund des Vergleichs beigezogen, sondern erst nachträglich informiert hatte.

Der RH empfahl dem BMLVS weiterhin, bei Vertragsänderungen mit allfälligen Auswirkungen auf Gegengeschäfte das dafür zuständige BMWFJ zeitgerecht einzubinden und eine entsprechende Bestimmung in das geplante Verwaltungsübereinkommen mit dem BMWFJ aufzunehmen.

- 26.3** *In seiner Stellungnahme teilte das BMLVS mit, dass ein neues Verwaltungsübereinkommen mit dem BMWFJ betreffend Gegengeschäfte rechtskräftig sei und sagte zu, das BMWFJ entsprechend diesem Abkommen in Zukunft zeitgerecht einzubinden.*

- 27.1** (1) Der RH hatte in seinem Vorbericht empfohlen, bei allfälligen Folgeaufträgen zu den In-Service-Support-Verträgen auf eine Geschäftsvereinbarung zu achten und das BMWFJ künftig rechtzeitig einzubinden, um zeitgleiche Angebotseinholungen sowie Vertragsabschlüsse von Hauptgeschäften und Gegengeschäften sicherzustellen.

Das BMLVS hatte das BMWFJ erst im April 2008 über die im Dezember 2007 abgeschlossenen Erstverträge zu den In-Service-Support-Verträgen schriftlich informiert.

(2) Im Rahmen des Nachfrageverfahrens hatte das BMLVS mitgeteilt, dass es keine Zustimmung der Eurofighter GmbH zu Gegengeschäften bei den In-Service-Support-Verträgen habe erzielen können. Das BMWFJ sei darüber im Februar und Mai 2007 informiert worden. Darüber hinaus sei der Abschluss von Gegengeschäften bei Wartungs- und Lieferverträgen von Ersatz- und Umlaufteilen unüblich. Künftig werde das BMLVS aber der zeitgleichen Angebotseinholung sowie dem zeitgleichen Abschluss von Haupt- und Gegengeschäft besonderes Augenmerk widmen.

In-Service-Support-Verträge

(3a) Der RH stellte nunmehr fest, dass sich das BMWFJ bemüht hatte, für die Erstverträge zu den In-Service-Support-Verträgen nachträglich Gegengeschäfte abzuschließen. In einem Ergebnisprotokoll vom Jänner 2009 hielt das BMWFJ fest, dass die Unternehmer des Eurofighter-Konsortiums dies abgelehnt hätten, weil im Zuge der Angebotseinholungen und Verhandlungen zu den Erstverträgen keine Gegengeschäfte gefordert worden waren.

Für die Folgeverträge zu den In-Service-Support-Verträgen lag neuerlich keine Gegengeschäftsvereinbarung vor. Laut BMLVS habe die Eurofighter GmbH den Abschluss der Folgeverträge unter den gleichen Bedingungen wie bei den Erstverträgen, also ohne Gegengeschäfte, vorausgesetzt.

(3b) Weiters stellte der RH fest, dass bei anderen militärischen Beschaffungen mit Gegengeschäften laut BMWFJ nunmehr eine rechtzeitige Einbindung durch das BMLVS erfolgte, um zeitgleiche Angebotseinholungen sowie Vertragsabschlüsse von Hauptgeschäften und Gegengeschäften sicherzustellen.⁵⁰

- 27.2** Das BMLVS setzte die Empfehlung nicht um, weil bei den Folgeverträgen zu den In-Service-Support-Verträgen – analog zu den Erstverträgen – keine Gegengeschäftsvereinbarung vorlag. Der RH anerkannte jedoch, dass bei militärischen Beschaffungen mit Gegengeschäften laut BMWFJ nunmehr eine rechtzeitige Einbindung durch das BMLVS erfolgte, um zeitgleiche Angebotseinholungen sowie Vertragsabschlüsse von Hauptgeschäften und Gegengeschäften sicherzustellen.

Der RH empfahl dem BMLVS, die rechtzeitige Einbindung des BMWFJ bei militärischen Beschaffungen mit Gegengeschäften im geplanten Verwaltungsübereinkommen mit dem BMWFJ zu regeln.

- 27.3** *Das BMLVS verwies in seiner Stellungnahme auf ein neues Verwaltungsübereinkommen mit dem BMWFJ betreffend Gegengeschäfte und sagte in Zukunft eine zeitgerechte Einbindung des BMWFJ gemäß diesem Abkommen zu.*

⁵⁰ z.B. Midlife-Update für den Transporthubschrauber AB 212, geschützte Mehrzweckfahrzeuge, Leitsystem für den Militärflugplatz in Zeltweg, Flugfunksystem.



BMLVS

Eurofighter; Follow-up-Überprüfung

Schlussbemerkungen/Schlussempfehlungen

28 Der RH stellte fest, dass von insgesamt 21 überprüften Empfehlungen sechs vollständig, acht teilweise und sieben nicht umgesetzt wurden.

Umsetzungsgrad der Empfehlungen des Vorberichts (Reihe Bund 2008/9)

Vorbericht		Follow-up-Überprüfung		
TZ	Empfehlungsinhalt	TZ	umgesetzt	teilweise umgesetzt nicht umgesetzt
25	Vervollständigung und Harmonisierung der militärischen Planungsgrundlagen sowie Überführung in das Konzeptsystem des BMLVS	3	X	
29	Ermittlung des Bedarfs an Einsatzrüstung an den zu erwartenden Einsatzszenarien	4		X
32	umfassende Berechnung der Betriebskosten	5		X
50	Prüfen von Lösungsmöglichkeiten zur Sicherstellung der Flugstundenproduktion sowie der damit verbundenen Einsatzfähigkeit der Piloten und rechtzeitiges Treffen der entsprechenden Vorkehrungen	7		X
51	Evaluierung der Anzahl an Technikern an der Fliegerwerft in Zeltweg; Prüfen allfälliger Ausbildungsalternativen und rechtzeitige Vorsorge für erforderliche Budgetmittel	10		X
6	nachdrückliches Betreiben der ausständigen Vertragsänderungen aufgrund des Vergleichs; dabei Zurückgreifen auf das Fachwissen der Finanzprokuratur sowie sparsames Heranziehen externer Berater	11	X	
6	umfassende Information der betroffenen Dienststellen im BMLVS über Details des Vergleichs bzw. der Detailvereinbarung	12	X	
20	Vorsehen von Nachweispflichten bzw. Kontrollrechten für den vereinbarten Anspruch auf einen allfälligen Mehrerlös aus der Verwertung der ursprünglich für die Republik Österreich vorgesehenen Flugzeuge	13		X
21	Einforderung der Umsetzung der Bemühenszusage der Eurofighter Jagdflugzeug GmbH zur Reduzierung des Kaufpreises betreffend die so genannte Levy Fee (Entwicklungskostenanteile)	14	X	
22	endgültige und mit dem BMF abgestimmte Regelung der Liefertermine für die gebrauchten Flugzeuge	15		X

Schlussbemerkungen/
Schlussempfehlungen

Fortsetzung: Umsetzungsgrad der Empfehlungen des Vorberichts (Reihe Bund 2008/9)

Vorbericht		Follow-up-Überprüfung			
TZ	Empfehlungsinhalt	TZ	umgesetzt	teilweise umgesetzt	nicht umgesetzt
37	Definition des Begriffs „fast neuwertig“ für den Abnahme- und Güteprüfprozess in den ausständigen Vertragsänderungen	16	X		
42, 43	eindeutige Definition betreffend die logistische Baugleichheit und die angemessene Versorgung mit Ersatz- und Umlaufteilen in den ausständigen Vertragsänderungen	17		X	
40	umgehendes Einleiten von Maßnahmen zur Sicherstellung der Verfügbarkeit von Ersatz- und Umlaufteilen, um allfällige Stehzeiten und Mehrkosten zu vermeiden	18			X
16	zeitgerechtes Einfordern des vertraglich vereinbarten Pönales bei einem allenfalls weiter vorliegenden Lieferverzug bei logistischen Leistungen und Produkten	19		X	
41	Einforderung verbesserter Datenqualität bei Logistikleistungen von der Eurofighter Jagdflugzeug GmbH	20	X		
44	nachdrückliche Bemühungen zur Ermittlung von Einsparungsmöglichkeiten, insbesondere bei Logistikleistungen	21		X	
4,46	Sicherstellung der im Vergleich dargestellten Entgeltreduktion von 120 Mio. EUR bei den In-Service-Support-Leistungen	22			X
48	Nachforderung der nicht ausgeschöpften Entgeltreduktion von rd. 330.000 EUR bei den In-Service-Support-Verträgen von der Eurofighter Jagdflugzeug GmbH	23		X	
47	ausgewogene Kosten-Nutzen-Relation bei der Festlegung von Haftungen	25			X
58	zeitgerechte Einbindung des BMWA (nunmehr BMWFJ) bei Vertragsänderungen mit allfälligen Auswirkungen auf Gegengeschäfte	26			X
59	Achten auf eine Gegengeschäftsvereinbarung bei etwaigen Folgeaufträgen im Zusammenhang mit den In-Service-Support-Verträgen; zeitgerechte Einbindung des BMWA (nunmehr BMWFJ), um zeitgleiche Angebotseinholungen sowie Vertragsabschlüsse von Hauptgeschäften und Gegengeschäften sicherzustellen	27			X



Schlussbemerkungen/
Schlussempfehlungen

BMLVS

Eurofighter; Follow-up-Überprüfung

Der RH hielt folgende Empfehlungen an das BMLVS aufrecht:

(1) Die im Vergleich dargestellte Entgeltreduktion bei den In-Service-Support-Verträgen (Teil der Betriebskosten) in Höhe von 120 Mio. EUR wäre in voller Höhe sicherzustellen. (TZ 22)

(2) Maßnahmen wären zu setzen, um die im Vergleich vereinbarte jährliche Entgeltreduktion (für drei In-Service-Support-Verträge 3,5 Mio. EUR pro Jahr) auszuschöpfen. Die nicht ausgeschöpfte Entgeltreduktion von rd. 42.000 EUR aus den Erstverträgen wäre einschließlich einer angemessenen Verzinsung bei der Eurofighter GmbH einzufordern. (TZ 23)

(3) Eine umfassende Erfassung der Ausgaben für den Betrieb des Systems Eurofighter wäre vorzunehmen. (TZ 5)

(4) Lösungsmöglichkeiten zur Sicherstellung der Flugstundenproduktion sowie der damit verbundenen Einsatzfähigkeit der Eurofighter-Piloten wären zu prüfen und die entsprechenden Vorkehrungen zu treffen. (TZ 7)

(5) Maßnahmen zur Sicherstellung der Verfügbarkeit von Ersatz- und Umlaufteilen wären zu setzen, um diesbezügliche Stehzeiten bei den Flugzeugen und allfällige Mehrkosten für das BMLVS zu vermeiden. (TZ 18)

(6) Die angemessene Versorgung mit Ersatz- und Umlaufteilen wäre eindeutig zu definieren und die Kostentragung bei Versorgungsschwierigkeiten klar zu regeln. (TZ 17)

(7) Bei substanziellen Verschiebungen von pönanisierten Lieferterminen wäre auf eine angemessene Abgeltung für die Minderung allfälliger Ansprüche auf Vertragsstrafe bei Lieferverzug zu achten und in Hinblick auf die Bestimmungen des Haushaltsrechts eine frühzeitige Einbindung des BMF vorzusehen. (TZ 15)

(8) Hinsichtlich der Einsatzrüstung für das System Eurofighter – insbesondere betreffend die Nachsichtfähigkeit – wäre der Bedarf anhand der zu erwartenden Einsatzszenarien zu konkretisieren. (TZ 4)

(9) Bemühungen um eine Reduzierung der Ausbildungskosten für die Eurofighter-Piloten wären fortzusetzen. (TZ 8)

(10) Das erst im Entwurf vorliegende Ausbildungskonzept für die Eurofighter-Piloten wäre umgehend in Kraft zu setzen. (TZ 8)

**Schlussbemerkungen/
Schlussempfehlungen**

(11) Die Richtlinie betreffend Sonderverträge für Militärpiloten wäre umgehend zu evaluieren und ihre Zweckmäßigkeit in Hinblick auf die Rekrutierung von Militärpiloten zu beurteilen. (TZ 9)

(12) Die Evaluierung der Organisationspläne für das Überwachungsgeschwader, die Fliegerwerft in Zeltweg und für den Materialstab Luft wäre rasch abzuschließen; die Ergebnisse wären zügig umzusetzen, um ein allfälliges Einsparungspotenzial bald realisieren zu können. (TZ 10)

(13) Bemühungen zur Ermittlung von Einsparungsmöglichkeiten, insbesondere bei Logistikleistungen, wären mit Nachdruck zu betreiben. (TZ 21)

(14) Es wäre sicherzustellen, dass Preisangemessenheitsprüfungen nachvollziehbar sind. (TZ 22)

(15) Es wäre sicherzustellen, dass Folgeverträge zeitgerecht vor dem Ablauf von Verträgen geschlossen werden, um allfällige Beeinträchtigungen im Betrieb zu vermeiden. (TZ 22)

(16) Es wäre sicherzustellen, dass bei der Festlegung von Haftungen auf eine ausgewogene Kosten-Nutzen-Relation geachtet wird. (TZ 25)

(17) Bei militärischen Beschaffungen mit Gegengeschäften und bei Vertragsänderungen mit allfälligen Auswirkungen auf Gegengeschäfte wäre das dafür zuständige BMWFJ zeitgerecht einzubinden sowie eine entsprechende Bestimmung in das geplante Verwaltungsübereinkommen mit dem BMWFJ aufzunehmen. (TZ 26, 27)

Wien, im März 2013

Der Präsident:

Dr. Josef Moser

**Bisher erschienen:**

Reihe Bund 2013/1

Bericht des Rechnungshofes

- Pensionsrechte der Bediensteten der Versicherungsanstalt für Eisenbahnen und Bergbau
- Haftungen des Bundes für Exportförderungen
- Gesundheit der Schüler: Schulärztlicher Dienst und Schulpsychologischer Dienst
- Finanzierung der Österreichischen Akademie der Wissenschaften
- Institut für Österreichische Geschichtsforschung
- Assistenzeinsatz des Bundesheeres im Grenzgebiet; Follow-up-Überprüfung

