

Kommuniqué

des Untersuchungsausschusses über das Kampfflugzeugsystem „Eurofighter Typhoon“ (3/US XXV. GP)

**Veröffentlichung des wörtlichen Protokolls über die öffentliche Befragung der
Auskunftsperson Karl Hofer in der 6. Sitzung vom 2. Juni 2017**

Der Untersuchungsausschuss über das Kampfflugzeugsystem „Eurofighter Typhoon“ hat in seiner 14. Sitzung am 6. Juli 2017 einstimmig gemäß § 20 Abs. 1 Ziffer 1 der Verfahrensordnung für parlamentarische Untersuchungsausschüsse beschlossen, das in der Beilage enthaltene wörtliche Protokoll der öffentlichen Befragung der Auskunftsperson Karl Hofer zu veröffentlichen. Einwendungen oder Berichtigungen gemäß § 19 Abs. 3 VO-UA sind nicht eingelangt. Die Veröffentlichung erfolgt in sinngemäßer Anwendung von § 39 des Geschäftsordnungsgesetzes des Nationalrates als Kommuniqué im Internetangebot des Parlaments.

Wien, 2017 07 06

Rouven Ertlschweiger, MSc

Schriftführer

Karlheinz Kopf

Vorsitzender



REPUBLIK ÖSTERREICH
Parlament

Untersuchungsausschuss über das Kampfflugzeugsystem „Eurofighter Typhoon“



Stenographisches Protokoll

6. Sitzung/medienöffentlicher Teil

Freitag, 2. Juni 2017

Gesamtdauer der 6. Sitzung
9.02 Uhr – 15.52 Uhr

Lokal VI

9.13

Befragung der Auskunftsperson Ministerialrat Karl Hofer

Vorsitzender Karlheinz Kopf: Damit darf ich den Herrn Verfahrensrichter um die **Belehrung** der Auskunftsperson und die Durchführung der Erstbefragung ersuchen. – Bitte.

Verfahrensrichter Dr. Ronald Rohrer: Herr Ministerialrat Hofer, ich darf Sie auch herzlich begrüßen. Mein Name ist Dr. Rohrer, ich bin der Verfahrensrichter.

Sie haben eingangs das Personalblatt ausgefüllt, die Daten sind richtig, nehme ich an.
(Auskunftsperson **Hofer: Ja!**)

Ich darf Ihnen jetzt im Auftrag des Herrn Vorsitzenden die Belehrung über Ihre Rechte und Pflichten erteilen: Sie werden vor dem Untersuchungsausschuss über das Kampfflugzeugsystem „Eurofighter Typhoon“ als Auskunftsperson zum Thema I des Untersuchungsgegenstandes, Vergleichsabschluss und Taskforce, angehört

Sie haben mit der Ladung eine schriftliche Belehrung über Ihre Rechte und Pflichten als Auskunftsperson erhalten. Ich weise Sie ausdrücklich auf diese schriftliche Belehrung hin und betone insbesondere, dass Sie verpflichtet sind, die an Sie gerichteten Fragen wahrheitsgemäß und vollständig zu beantworten. Eine vorsätzlich falsche Aussage vor dem Untersuchungsausschuss kann gemäß § 288 Abs.3 Strafgesetzbuch wie eine falsche Beweisaussage vor Gericht mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren geahndet werden.

Es besteht vor dem Untersuchungsausschuss kein generelles Recht zur Aussageverweigerung. Die Aussageverweigerungsgründe konnten Sie der mit der Ladung zugestellten schriftlichen Belehrung entnehmen. Ich hebe daraus hervor: Sie können auf einzelne Fragen, die Ihre Privatsphäre oder die Privatsphäre Ihrer Angehörigen betreffen oder die für Sie oder für Ihre Angehörigen die Gefahr strafgerichtlicher Verfolgung nach sich ziehen würden, die Aussage verweigern. Sie können weiters die Aussage verweigern, wenn die Beantwortung der Frage für Sie oder Ihre Angehörigen einen unmittelbaren bedeutenden vermögensrechtlichen Nachteil nach sich ziehen würde, wenn die Beantwortung der Frage eine gesetzlich anerkannte Pflicht zur Verschwiegenheit verletzen oder wenn ein Kunst- oder Geschäftsgeheimnis offenbart würde, sofern Sie nicht von der Pflicht zur Geheimhaltung gültig entbunden wurden. Die Gründe für eine Aussageverweigerung sind anzugeben und über Verlangen glaubhaft zu machen.

Sie haben das Recht, sich während Ihrer Befragung mit dem Herrn Verfahrensanwalt – zur Ihrer Linken – zu beraten. Sie sind berechtigt, Beweisstücke vorzulegen, die Zulässigkeit an Sie gerichteter Fragen zu bestreiten und den Ausschluss der Öffentlichkeit zu beantragen, wenn überwiegende schutzwürdige Interessen der Allgemeinheit, der Auskunftsperson oder Dritter dies gebieten, wenn der Ausschluss der Öffentlichkeit zum Schutz von Betriebs- oder Geschäftsgeheimnissen oder zur Erlangung einer wahrheitsgemäßen Aussage erforderlich ist.

Dem Untersuchungsausschuss vorgelegte Akten und Unterlagen dürfen nicht veröffentlicht werden. Ich weise Sie auf die Ihnen bereits schriftlich mitgeteilte Geheimhaltungspflicht nach dem Informationsordnungsgesetz hin. Jede Person, die Zugang zu klassifizierten Informationen erhalten hat, ist zur Verschwiegenheit über diese Informationen verpflichtet, und zwar auch nach Beendigung der Befragung. Kopien, Notizen, Auszüge und Übersetzungen dürfen weder von der Auskunftsperson noch von der – hier ohnedies nicht anwesenden – Vertrauensperson angefertigt werden.

Herr Ministerialrat, Sie sind berechtigt, eine *einleitende Stellungnahme* abzugeben, deren Gesamtdauer 20 Minuten nicht übersteigen sollte. Wollen Sie eine solche Stellungnahme abgeben?

Ministerialrat Ministerialrat Karl Hofer: Nein.

Verfahrensrichter Dr. Ronald Rohrer: Dann darf ich mit der *Erstbefragung* beginnen.

Zunächst einmal zu den allgemeinen Umständen: Wofür sind Sie im Verteidigungsministerium zuständig, und vor allem: Wofür waren Sie im Jahr 2007 zuständig?

Ministerialrat Karl Hofer: Schönen guten Morgen! Mein Name ist Ministerialrat Karl Hofer. Ich bin seit meiner Ausmusterung an der Militärakademie im fliegertechnischen Bereich tätig: bis zum Jahre 2000 beschäftigt mit der Vorbereitung der Draken-Nachfolge; von 2000 bis 2003 Mitarbeit in der Bewertungskommission, ich war dort stimmberechtigtes Mitglied der Bewertungskommission Logistik; 2003 bis 2004 ein Unterbruch, weil uns da das Projekt entzogen war; und von 2004 bis 2012 Projektleiter Einführung Eurofighter mit Approbationsbefugnis für den Herrn Bundesminister.

Verfahrensrichter Dr. Ronald Rohrer: Also von 2004 bis 2012 waren Sie direkt mit der Einführung des Eurofighters befasst?

Ministerialrat Karl Hofer: Jawohl.

Verfahrensrichter Dr. Ronald Rohrer: Wie weit waren Sie da in die Verhandlungen eingebunden? Was war sozusagen Ihr Tätigkeitsbereich?

Ministerialrat Karl Hofer: Mein Tätigkeitsbereich in der Bewertung war, die komplette Logistik zu bewerten, als stimmberechtigtes Mitglied. Das hat sich dann fortgesetzt, bei der Vertragserrichtung, dass ich hauptverantwortlich für die Umsetzung der logistischen Forderungen im Vertrag war; das ist gewissermaßen der V2 des Vertrages. Es gibt zwei Vertragsteile, V1 und V2. In V1 ist Luftfahrzeug drinnen, Luftfahrzeug spezifiziert, und in V2 die logistischen Vorsorgen, und das war mein Teil, den ich auch mit der Eurofighter GmbH verhandelt habe.

Verfahrensrichter Dr. Ronald Rohrer: Das geht also auch bis etwa Flugplatz, Gebäude und so weiter?

Ministerialrat Karl Hofer: Das war meine Aufgabe als Projektleiter; also nicht nur die Logistik des Flugzeuges. Als Projektleiter war es dann auch meine Aufgabe, das komplette Projekt zu koordinieren, also im Prinzip das komplette Bundesministerium für Landesverteidigung. Mein Schwergewicht war auch aus meiner Tätigkeit in der Luftzeugabteilung heraus die komplette Technik, Logistik, wofür ich auch die Approbationsbefugnis des Herrn Bundesministers hatte.

Für alle anderen Dinge – Bauinfrastruktur, IKT-Infrastruktur, Ausbildung – war ich der Koordinator und habe gewissermaßen die Linienfunktionäre als Projektleiter angesteuert.

Verfahrensrichter Dr. Ronald Rohrer: Wie Sie ja sicher wissen, war auch Ihr ehemaliger Minister Darabos als Auskunftsperson bei uns. Dieser hat zur Stimmung im Ministerium angegeben, dass seinem Eindruck nach die meisten dort eigentlich für die Beibehaltung des Eurofighters waren, wie er sich aus dem ursprünglichen Kaufvertrag ergeben hat. Ist das richtig,

oder welche Beobachtungen haben Sie dazu gemacht? Das ist hauptsächlich die Frage Ausstieg oder Nichtausstieg.

Ministerialrat Karl Hofer: Aus meiner Beobachtung und als damals Verantwortlicher - - (*Abg. Bösch: Bitte etwas mehr ins Mikro hineinsprechen!*) Aus meiner Sicht als damals Verantwortlicher für die Einführung des Eurofighters war ich zum Thema Vergleich nicht gefragt, obwohl gewissermaßen Vertragsabwicklung und alles, was damit zu tun hat, meine Zuständigkeit war. Warum ich nicht eingebunden wurde, weiß ich nicht – da kann man spekulieren –, jedenfalls wäre die Unterstützung des Herrn Bundesministers sehr wohl gegeben gewesen, hätte er diese Unterstützung, sage ich einmal, wie man unter normalen Leuten umgeht, auch verlangt.

Verfahrensrichter Dr. Ronald Rohrer: Ja, weil der Herr Bundesminister hat uns gesagt, er hat sich in dieser Frage – Ausstieg oder Nichtausstieg Eurofighter – alleingelassen gefühlt. Sie meinen eher, wenn ich es jetzt grob vereinfachend sage, er war selber schuld.

Ministerialrat Karl Hofer: Ja.

Verfahrensrichter Dr. Ronald Rohrer: Hat es trotzdem im Ministerium Berechnungen, also vor allem Kosten-Nutzen-Analysen, gegeben, wie denn zu verfahren wäre mit diesem Auftrag, den ja das Parlament in seinem Entschließungsantrag betreffend Ausstieg aus dem Eurofighter-Vertrag erteilt hat? Hat es da Überlegungen gegeben: Wie schaut das aus? Was kann das kosten? Was kann man da tun? – Hat es da Unterlagen gegeben?

Ministerialrat Karl Hofer: Gestern haben der Herr Bundesminister und Professor Koziol berichtet, dass es hier rein um eine politisch-rechtliche Geschichte gegangen ist; der wirtschaftliche, betriebswirtschaftliche Anteil war kein Thema. Sie haben aber völlig recht: Das wäre mein Schwergewicht gewesen, wenn man mich eingebunden hätte.

Von uns als Beamte verlangt man tagtäglich, mit Zahlen, Daten, Fakten gegenüber der eigenen Organisation und gegenüber den Steuerzahlern nachzuweisen, dass das gut ist, was wir hier machen. Das ist für den Vergleich aus meiner Sicht völlig unterblieben. Es werden nach mir noch Kollegen kommen, die das wahrscheinlich nicht ganz so bestätigen, wie zum Beispiel Generalmajor Jeloschek. (*Verfahrensrichter Rohrer: Jeloschek, ja!*)

Ob er mit anderen Kollegen das eine oder andere abgesprochen hat, das kann ich hier nicht sagen, jedenfalls ist der Auftrag an mich nicht ergangen. Und wahrscheinlich wird es so sein – das ist aber auch wieder hypothetisch –, wie vorgestern schon gesagt worden ist: Vermutlich wird es darüber kein Fuzerl Papier geben.

Verfahrensrichter Dr. Ronald Rohrer: Das heißt, um das noch einmal zusammenzufassen, Sie wären der zuständige Mann gewesen, Unterlagen, Kosten-Nutzen-Rechnungen auszuarbeiten (*Auskunftsperson Hofer: Jawohl*), aber es geschah nicht, weil sie nicht beauftragt wurden.

Ministerialrat Karl Hofer: Ich hatte keinen Zugang.

Verfahrensrichter Dr. Ronald Rohrer: Also Sie wurden nicht nur nicht beauftragt, sondern es haben Ihnen auch die Unterlagen gefehlt?

Ministerialrat Karl Hofer: Genau, jawohl!

Verfahrensrichter Dr. Ronald Rohrer: Es hat aber doch diese Taskforce gegeben, die von Minister Darabos eingesetzt wurde und deren Mitglied Sie ja, glaube ich, waren. Was war da der Auftrag?

Ministerialrat Karl Hofer: Der Auftrag der Taskforce steht meiner Erinnerung nach – ein bisschen abgebildet – im Rechnungshofbericht drinnen. Inwieweit Generalmajor Jeloschek diesem Auftrag nachgekommen ist, kann ich nicht genau sagen.

Von meiner Person her ist es nur so: Ich bin fallweise angesteuert worden, Unterlagen beizustellen – das ist meistens statistisches Material gewesen –, ohne dass ich irgendeinen Zusammenhang hätte erkennen können, wofür das dann verwendet wird.

Verfahrensrichter Dr. Ronald Rohrer: Also Sie können nicht sagen, ob diese Taskforce ausgerichtet war, den Ausstieg aus dem Vertrag vorzubereiten oder zu begründen, oder ob ihre Aufgabe war, eine vergleichsweise Regelung herbeizuführen?

Ministerialrat Karl Hofer: Es steht zwar im Auftrag der Taskforce drinnen, ich kann aber nicht bestätigen, was genau sie gemacht hat.

Ich kann nur sagen, ich habe der Taskforce – konkret ist es Generalmajor Jeloschek gewesen – hin und wieder mit statistischem Material zugearbeitet, aber was damit gemacht wurde, kann ich in Wirklichkeit nicht sagen. Aber eine klassische betriebswirtschaftliche Berechnung, wo man einzelne, unterschiedliche Modelle von ihrer Günstigkeit her feststellt, so etwas ist mir nicht in Erinnerung.

Verfahrensrichter Dr. Ronald Rohrer: Um das nur zur Klärung zu sagen: Vom Studium her sind Sie Betriebswirt?

Ministerialrat Karl Hofer: Ich wäre praktisch Betriebswirt, ja; Betriebswirt und Techniker.

Verfahrensrichter Dr. Ronald Rohrer: Also da gibt es Ihrer Meinung nach keine Unterlagen. (*Auskunfsperson Hofer: Nein!*)

Wann haben Sie von dem Vergleich und den möglicherweise davor geführten Gesprächen erfahren?

Ministerialrat Karl Hofer: Meine Beteiligung am Vergleich war --, da hat es diese Vergleichspunktation schon gegeben; dann hat man mir natürlich zugestanden, dass ich nach dem Need-to-know-Prinzip jene Auszüge bekomme, die ich für meine weitere Vertragsabwicklung, Vertragsanpassung benötige.

Ich habe aber einen Beitrag für diesen Vergleich geliefert, und zwar hat es, wenn Sie sich erinnern, da noch Beilagen gegeben: Beilage 1, 2, 3, 4. Beilage 1, wenn ich mich noch richtig erinnere, war das Thema Workaround, und ein Thema für mich war dann noch das Thema Betriebsaufnahme mit Eurofighter in Manching. Da hat es meine Ausfertigung gegeben; aber das ist, wie gesagt, ein abgeschlossenes Kapitel gewesen, das hatte mit den Verhandlungen des Herrn Bundesministers absolut nichts zu tun.

Verfahrensrichter Dr. Ronald Rohrer: Und Sie waren davor überhaupt nicht eingebunden?

Wenn ich jetzt das zusammenfasse, was ich von Ihnen höre: Sie waren abgesehen von kleiner, punktueller Mitarbeit weder in der Taskforce (*Auskunfsperson Hofer: Jawohl!*) mit inbegriffen, und auch nicht einbezogen in die Vorbereitung dieses Vergleichs.

Ministerialrat Karl Hofer: Um ganz präzise zu sein: Die Taskforce war ja eine Organisation, wo bis in die Truppe hinunter Leute genannt wurden. Ich war ein Reservemmitglied der Luftzeugabteilung, also der Stellvertreter: Wenn der Hauptansprechpartner von uns in der Luftzeugabteilung nicht da war, durfte ich in seine Rolle springen. Das war mein Zugang zur Taskforce.

Also dass ich absolut in der Taskforce war? – Nein, ich war ein Stellvertreter der zweiten oder dritten Ebene und habe eben diese sogenannten Beiträge geliefert.

Verfahrensrichter Dr. Ronald Rohrer: Da gibt es dieses schöne Schlagwort der Life Cycle Costs. Was darf ich darunter verstehen?

Ministerialrat Karl Hofer: Die Life Cycle Costs? – Mein Hiersein in diesem Ausschuss findet ja nicht zum ersten Mal statt: Ich war bereits 2007 dreimal hier (*Verfahrensrichter Rohrer: Routiniert!*) und habe sie damals, weil das – Life Cycle Costs – auch in der Bewertung mein Thema war, ausführlich erläutern dürfen.

Bei Life Cycle Costs geht es einfach darum: Man hat ein Investitionsobjekt, das kostet so viel Geld, wie eben im Vertrag drinnen steht. Danach braucht man bis zum Betriebsende Geld, ein Budget für Betriebsaufwendungen, und das nennt man gemeinhin die Life Cycle Costs: also alle Betriebsaufwendungen bis zum Ausphasen des Gerätes. Wenn man das in einer Teilkostenrechnung macht, wenn man das in einer Vollkostenrechnung macht, müsste man natürlich auch das Investitionsobjekt selbst mit einschließen, und dann wäre es eigentlich eine umfassende Life-Cycle-Cost-Rechnung.

Verfahrensrichter Dr. Ronald Rohrer: Haben Sie das auf Basis der Daten des Vergleichs durchrechnen können?

Ministerialrat Karl Hofer: Nein.

Verfahrensrichter Dr. Ronald Rohrer: Warum nicht?

Ministerialrat Karl Hofer: Ich hätte es schon durchrechnen können, aber nachdem der Vergleich geschlossen war.

Verfahrensrichter Dr. Ronald Rohrer: Und haben Sie es getan?

Ministerialrat Karl Hofer: Es hat diese Life-Cycle-Cost-Rechnung ja schon einmal im Zuge der Bewertung gegeben. Und im Zuge der Bewertung -- (*Verfahrensrichter Rohrer: Des Vertrags, oder?*) – Nein, im Zuge der Bewertung Draken-Nachfolge, wo dann am Ende Eurofighter herausgekommen ist.

Diese Life Cycle Costs waren ja natürlich Teil der Angebotseinholung, wo wir den Firmen viele Parameter abverlangt haben, und aufgrund dieser Parameter und teilweise komplexer Rechenmodelle haben wir versucht, diese Life Cycle Costs in einem Modell darzustellen.

Das ist damals auch ganz gut gelungen und hat grob so ausgesehen, wenn ich das hier wiederholen darf: Wenn Eurofighter von den Life Cycle Costs her den Level 100 hat, also bis zum Nutzungsende, war Gripen mit 66 Prozent und F-16 mit 50 Prozent --

Basierend auf diesen Daten von der Bewertung -- Die haben wir dann ständig aktualisiert, natürlich auch nach dem Vergleich; also wir haben die Daten nicht aktualisiert, weil es jetzt

einen Vergleich gibt, sondern es ist überhaupt unsere Aufgabe, die Life Cycle Costs laufend zu aktualisieren.

Verfahrensrichter Dr. Ronald Rohrer: Meine letzte Frage: Hat sich aufgrund des Vergleichs an dieser Berechnung etwas geändert, zum Positiven oder zum Negativen, an der Berechnung der Life Cycle Costs?

Ministerialrat Karl Hofer: Das Markanteste zu dem Zeitpunkt war Folgendes: Gemäß dem Vertrag hätten wir 18 Flugzeuge bekommen, und wir sind immer davon ausgegangen, dass wir rund 100 Flugstunden mit einem Flugzeug fliegen, also 1 800 Flugstunden. Durch die Reduktion auf 15 Flugzeuge sind wir dann auf 1 500 Stunden zurückgegangen.

Da muss man dazusagen, vom Unterhalt eines Flugzeuges in der Komplexität her schaut es so aus: Man hat in einem Vertrag gewissermaßen zwei Anteile drinnen. Das eine ist das, was wir auf Englisch Standing Tasks nennen, also das Grundrauschen, das man unbedingt bezahlen muss, zum Beispiel für Konfigurationsmanagement, Modifikationsmanagement, Publikationen und ähnliche Dinge, wo es egal ist, ob Sie ein Flugzeug betreiben mit einer Flugstunde oder 100 Flugzeuge mit vielen Tausenden Stunden. Sie brauchen das ganz einfach. – Das ist das sogenannte Grundrauschen.

Das hat sich durch die Veränderung von 1 800 Flugstunden – also nach Vergleich – nicht geändert, das war aber auch der Hauptanteil der Kosten im Servicevertrag. Was sich natürlich ändert, ist: Wenn ich nicht 1 800 Stunden, sondern nur 1 500 Stunden fliege, werde ich im Zeitablauf dann weniger Material brauchen, weil ja weniger Wartung notwendig ist, und weniger Aggregate, Geräte, Komponenten, die ausfallen, die ich dann zur Instandsetzung schicken muss. Das kann man relativ gut ausrechnen, indem man es einfach linear herunterrechnet, also: 1 800 Stunden so viel, 1 500 Stunden halt ein Viertel weniger oder so.

Verfahrensrichter Dr. Ronald Rohrer: Also ist es weniger geworden.

Ministerialrat Karl Hofer: Es ist weniger geworden, ja.

Verfahrensrichter Dr. Ronald Rohrer: Ich danke Ihnen vielmals.

Vorsitzender Karlheinz Kopf: Damit kommen wir zur Befragung durch die Damen und Herren Abgeordneten.

Erster Fragesteller in der ersten Runde – 6 Minuten Nettofragezeit für alle Fraktionen –: Herr Abgeordneter Bernhard. – Bitte.

Abgeordneter Michael Bernhard (NEOS): Herr Präsident! Herr Ministerialrat – ich sitze geradeaus vor Ihnen –: Guten Morgen und auch herzlichen Dank für die detaillierten und sehr klaren Antworten, die sie jetzt schon auf die ersten Fragen gegeben haben.

Weil wir gerade bei den Life Cycle Costs und den Betriebskosten waren und den Veränderungen, die Sie auch angesprochen haben, da gibt es zwei sehr konkrete Fragen: Wenn die Gesamtbetriebskosten 100 Prozent sind, wie hoch ist der Anteil des sogenannten Grundrauschens und wie hoch war der Anteil der variablen Kosten an diesen Gesamtbetriebskosten?

Ministerialrat Karl Hofer: Das ist – seit damals und jetzt auch noch stabil – rund drei Viertel Grundkosten, also Fixanteil, und ein Viertel variable Kosten. Im Verhältnis ist das ungefähr 40 Millionen – 42 Millionen, 43 Millionen – zu 15 Millionen; also eher zwei Drittel zu ein Drittel. Das sind die konkreten Zahlen.

Abgeordneter Michael Bernhard (NEOS): Daran anschließend – auch weil die Betriebskosten, in unseren bisherigen Gesprächen zumindest, bei den Verhandlungspartnern des Vergleichs, keine besondere Aufmerksamkeit bekommen haben –: Hätten Sie, wären Sie in solche Vergleichsverhandlungen involviert gewesen, Ansatzpunkte gesehen, um bei den Betriebskosten tatsächlich bessere Ergebnisse zu erzielen als die, die wir aus dem Grundvertrag und dem Vergleich erhalten haben?

Ministerialrat Karl Hofer: Ich habe die Frage jetzt so verstanden: wenn man die Life Cycle Costs so, wie sie im Vertrag drinnen waren, hernimmt – die 18 Luftfahrzeuge wie gehabt, im Unterschied zum Vergleich. Auch wenn diese Materialerhaltungskosten zunächst stabil schienen, schaut es nun natürlich so aus, dass im Zeitablauf durch die älteren Flugzeuge, die wir jetzt bekommen haben, mehr anfällt, als wenn wir die andere Generation Flugzeuge hätten.

Das kommt jetzt nicht durch das Grundrauschen heraus – das wäre gleich, welche Tranche wir auch hätten –, das ist auch von der Materialerhaltung her noch immer gleich, ob wir Tranche 1 oder Tranche 2 hätten – da wäre nicht viel Unterschied –, leider ist es aber so, dass eine ältere Tranche Geräteteile hat, die obsolet werden, die ersetzt werden müssen, was bei einer besseren Tranche nicht in dem Umfang erforderlich gewesen wäre.

Ich will hier ganz offen reden: Es schaut im Moment so aus, und das werden Sie auch noch von anderen hören, *es scheint*, dass wir den Bonus, den der Herr Bundesminister hier herausgearbeitet hat, 240, 250 Millionen, bis Ende der Nutzungsdauer 2040 durch die Mehrkosten aufgebraucht haben. Und im Jahr 2040 stehen wir dann vor der Tatsache: Wir haben noch immer alte Flugzeuge mit einer schlechten Ausrüstung, wahrscheinlich ab 2040 wieder die Nachfolge der Eurofighter zu organisieren – wenn das eine höhere Tranche wäre, sind die bis 2050/2060 geplant.

Das, was ich jetzt geschildert habe, ist insofern komplex, damals, im Jahr 2007, vermutlich noch nicht ganz so erkennbar, aber durchaus eine Orientierung: Wenn ich die erste, die ältere Tranche kaufe, gibt es eben solche Vorgänge. Und es hat Indikationen gegeben, dass die Obsoleszenzen durchaus, ich sage einmal, über den Life Cycle quälend sein werden.

Abgeordneter Michael Bernhard (NEOS): Jetzt ist es so, dass im Grundvertrag und auch im Vergleich, soviel ich weiß, eine angemessene Zurverfügungstellung der Ersatzteile steht. Wir haben in den letzten Tagen auch gehört, dass genau über diese Begrifflichkeit diskutiert wird. In diesem Zusammenhang wurde auch davon gesprochen, dass Flugzeuge kannibalisiert werden müssen, zumindest temporär.

War ein solches Szenario, bei dem wir unsere eigenen Flugzeuge am Boden halten, um andere in die Luft bringen zu können, damals – also beim Grundvertrag oder beim Vergleich – aus Ihrer Sicht ersichtlich oder war annehmbar, dass dieser Engpass entstehen kann?

Ministerialrat Karl Hofer: Man muss das so sehen: Wir haben diesen Kaufvertrag gemacht, mit Flugzeugen und einem logistischen Grundvorrat, mussten aber dann bereits 2007 gewissermaßen einen Follow-on Support, also einen Unterstützungsvertrag, tatsächlich zur Absicherung des Betriebes – Ersatzteile hauptsächlich, Leistungen wie Publikationsservices und Ähnliches und natürlich Maintenance, Repair and Overhaul von Komponenten - - Jetzt habe ich

kurz den Faden verloren. Könnten Sie noch einmal - - (*Abg. Bernhard: Im Wesentlichen haben Sie ...!*) – Tut mir leid, ich weiß es schon wieder!

Unser Wartungskonzept ist so, dass wir die Flugzeuge gewissermaßen mit dem geringstmöglichen Aufwand an In-Service-Kosten betreiben. Geringstmöglicher Aufwand heißt, das sind Verträge, wo keine Leistungsanteile dabei sind. Das heißt, wir bestellen ein Ersatzmaterial, und das kommt neun Monate, zwölf Monate, 16 Monate später; wir liefern eine Komponente ab zur Materialerhaltung, zur Reparatur oder was immer, einen Computer, und der kommt nach neun Monaten, zwölf Monaten, 16 Monaten retour.

Die Core-Nationen, das sind die vier Nationen Italien, Spanien, England und Deutschland, haben in dem Bereich überall Leistungsverträge, hoch dotierte Leistungsverträge.

Mit diesen hoch dotierten Leistungsverträgen kriegen Sie das Material und auch die Instandsetzungen innerhalb einer definierten Durchlaufdauer zurück – das ist meistens so zwischen vier Wochen und zwei Monaten –, zahlen aber für das Gleiche das Vier- bis Fünffache, um einfach die Dauer, bis das wieder hereinkommt - -

Wir versuchen, diesem Modell nicht zu folgen. Wir würden uns diesen In-Service nicht leisten können. Für uns würde so ein Hochleistungsanteil grob bedeuten, dass wir jetzt statt diesen knapp 58, 60 Millionen €, die wir pro Jahr zahlen, noch einmal zwischen rund 20 und 25 Millionen aufdoppeln müssten, pro Jahr. Wir verzichten auf das. Dadurch, dass wir auf das verzichten, haben wir natürlich nicht diesen tollen Klarstand wie die Core-Nationen ihn haben, und zum Ausgleich müssen wir natürlich hin und wieder den Kniff anwenden, dass wir Flugzeugen, die ohnedies in der Wartung stehen, Ersatzteile entnehmen und damit andere klarmachen; das heißt, das ist nur zur Überbrückung.

Zusätzlich haben wir ein Zusammenarbeitsabkommen mit der deutschen Luftwaffe, bei der wir uns zur Milderung dieser Situation Teile ausleihen dürfen, also auf Leihbasis, das ist auf Leihbasis. Das schaut so aus – momentan, mit diesem Vertrag –, dass wir eigentlich der deutschen Luftwaffe mehr leihen, als die uns leiht, trotz dass sie Hochleistungsverträge hat. Das heißt so viel wie: Hochleistungsvertrag abschließen, viel Geld ausgegeben ist gut, nur, wenn man es betriebswirtschaftlich betrachtet, wenn ich die Flugzeuge trotzdem nicht an die Flightline bringe, ist das einfach verlorenes Geld.

Daher muss man ganz einfach verstehen: Ja, wir warten hin und wieder lange, also längere Zeit auf Teile, nehmen bewusst in Kauf, dass wir ein, zwei Flugzeuge weniger Klarstand haben als der Durchschnitt der Core-Nationen, können damit aber den Betriebskostenanteil dramatisch senken und haben so einfach, sage ich einmal, eine ganz gute Lösung gefunden, um die Eurofighter zu betreiben.

Weiters haben wir, wenn ich das noch anfügen darf, die letzten Jahre mehrere Optimierungsprogramme gefahren. Optimierungsprogramm heißt, das Flugzeug hat eine Wartung, weiß ich, nach 200 Stunden, 400 Stunden, 800 Stunden, und da sind viele Aktivitäten zu machen, wofür wir 130 bis 150 Leute in Zeltweg unten haben. Wir haben diese Aktivitäten in Zusammenarbeit mit dem Hersteller derart optimiert, dass jetzt bei einer – Hausnummer – 400-Stunden-Wartung nicht mehr 500 Tasks durchgeführt werden, sondern nur mehr 300 Tasks, die anderen Tasks nach hinten verschoben wurden oder überhaupt darauf verzichtet werden konnte, ohne dass wir auf Flugsicherheit verzichten.

Das heißt im Klartext: Wenn wir eine 400-Stunden-Wartung – das ist das erste größere Wartungsereignis – in Zeltweg machen, steht das Flugzeug bei uns im Durchschnitt 62 Tage. Bei der deutschen Luftwaffe steht dieses Flugzeug neun Monate. Ich möchte damit nur

darstellen: Hochleistungsverträge wären eine ganz bequeme Sache. Wenn man viel Geld hat und nicht schauen muss, wie der Steuerzahler belastet wird, dann kann man das machen, aber an diesen Beispielen sieht man, auch Hochleistungsverträge funktionieren nicht wirklich.

Man muss einfach intelligente Modelle wählen, unter Ausnützung aller Möglichkeiten, und da kann ich nur sagen – auch mein Team –: Wir haben den Eurofighter in der Erhaltung derart hinoptimiert, dass wir sagen können, wir fahren sicher den billigsten Unterhalt, einen billigeren Unterhalt gegenüber den Core-Nationen, und zwar einen dramatisch billigeren – daher eben hin und wieder diese scheinbare Notwendigkeit der Kannibalisierung und hin und wieder steht halt ein Flugzeug, aber wir haben in den letzten Jahren durchaus einen Klarstand von sechs, sieben, acht, neun Flugzeugen, und dieser Stand, diese Anzahl reicht aus, um unsere Aufgaben zu erfüllen.

Wir haben dann noch die Aufgabe, ein bestimmtes Kontingent pro Jahr zu produzieren, und das haben wir in den letzten Jahren – insgesamt die Flugstundenanzahl, die Produktion der Flugstunden – praktisch punktgenau immer hinbekommen.

Abgeordneter Michael Bernhard (NEOS): Sie haben bei der Beantwortung Ihrer Eingangsfragen gesagt, dass schon bei der Berechnung der Life Cycle Costs, in der der Ausgangslage, Eurofighter 100 Prozent hatte, dann waren die Gripen, wenn ich das richtig habe, auf 66 Prozent (*Auskunftsperson Hofer: Ja!*) und F-16 50 Prozent. (*Auskunftsperson Hofer: Ja!*)

Heißt das, dass sich durch Ihre Optimierungen in den letzten Jahren diese Daten auch verändert haben, sodass Eurofighter im Verhältnis zu F-16 in der Erhaltung nicht mehr um das Doppelte teurer ist?

Ministerialrat Karl Hofer: Da wird sich nicht viel ändern. Hätten wir einen Gripen gehabt, hätten wir dort genauso optimiert, hätten wir F-16, hätten wir dort genauso optimiert, und daher wäre das Verhältnis gleichgeblieben, aber in absoluten Zahlen anteilmäßig wie beim Eurofighter auch gesunken.

Abgeordneter Michael Bernhard (NEOS): Aber ob man jetzt Tranche 1 Block 5 oder Tranche 2 Block 8 hat, hätte langfristig, aufgrund der Ersatzteile, sehr wohl in der Kostenbetrachtung etwas geändert, wenn ich Sie richtig verstanden habe.

Ministerialrat Karl Hofer: Diese Obsoleszenzproblematik, ja. Obsoleszenz heißt, es sind Teile, die nicht mehr versorgbar sind. Eurofighter ist so ausgelegt: Tranche 1, Tranche 2, Tranche 3, und es werden nicht mehr versorgbare Teile der Tranche 1 in der Tranche 2 oder in der Tranche 3 qualifiziert, werden dort geflogen und diese Geräte werden dann, wenn es die Tranche 1 betrifft, weil dort nicht mehr versorgbar, in einem langwierigen Prozess auf die Tranche 1 qualifiziert.

Der Vorgang wird bis zur Ausphasung des Flugzeuges laufen, wobei man vielleicht dazusagen muss, bei einer Ausphasung 2040 – das hängt damit zusammen, dass uns die Eurofighter GmbH zugestanden hat, den Support für 30 Jahre sicherzustellen; das ist bei letzter Auslieferung 2009 also 2039, 2040 – werden wir trotzdem überschaubar diese Obsoleszenzen in den Griff bekommen und auch bezahlen können, das sind noch 22, 23 Jahre.

Insgesamt haben wir jetzt rund 12 Millionen € pro Jahr, 12 bis 15 Millionen € pro Jahr, für Obsoleszenzbehebung angesetzt. Wenn man das jetzt auf 23 Jahre umrechnet, sind das ein bisschen mehr als 200 Millionen €, 250 Millionen €. Das ist mein Eingangsstatement gewesen,

wo ich gesagt habe, dass gewissermaßen der Nutzen, den wir durch die Abbestellung der drei Flugzeuge gehabt haben, langfristig eben im Life Cycle aufgeessen wird.

Jetzt noch einmal: 2040 haben wir dann noch immer nur 15 Flugzeuge. Mit 18 Flugzeugen wäre es besser verteilbar, Sie haben völlig recht, wenn man mehr Flugzeuge hat, hat man mehr Spielraum, kann man die Ersatzteilproblematik ein bisschen besser verteilen.

Und ja, was passiert dann ab 2040? – Wir wissen von einer Nation, von den Briten, jetzt schon, dass sie 2035 die Tranche 1 abstellen wird. Die Tranche-1-Doppelsitzer, 16 Stück, sind jetzt bereits in Abstellung, und der Rest dann bis 2035 mit einer Auslaufphase bis 2040. Es gibt andere Nationen, die auch, sage ich einmal, wenig Geld in der Armee haben, wie die Spanier, die planen zwar, dass sie über 2040 hinausgehen, aber das immer mit dieser Unsicherheit, wie lange das tatsächlich mit der Tranche 1 geht.

Mit der Tranche 2 ginge es bis jenseits von 2050, 2060. Kampfflugzeuge dieser Art sind durchaus 50 Jahre betreibbar. Vom Nutzungsvorrat her, bezogen auf die 6 000 Stunden, die uns garantiert worden sind, sind wir – wären wir – irgendwo bei 2070, bis das Flugzeug ausgefliegen ist. In den Core-Nationen geht es ein bisschen rascher, die haben auch 2040 noch nicht die vollen 6 000 Stunden, aber denken daran, dass sie es abstellen und dann nur mehr mit der Tranche 2, Tranche 3, Tranche 3A, 3B – und jetzt spricht man schon von einer Tranche 4, das wird das Flugzeug der Zukunft überhaupt sein – weiterfliegen werden.

Abgeordneter Michael Bernhard (NEOS): Vielen Dank für Ihre bisherigen Antworten.

Wir haben die Situation – weil das Thema ja für uns der Vergleichsvertrag ist –, dass es da eine Vierergruppe gegeben hat. Von österreichischer Seite waren es Professor Koziol und Minister Darabos selbst.

Wir reden von zwei Verhandlungspersonen für die Republik, die beide nachgewiesenermaßen keine Kompetenz in militärischen Angelegenheiten haben, also von der Ausbildung her, und auch keine im technischen Bereich.

Im Ministerium wurden anscheinend viele Teilbereiche von der Berücksichtigung ausgeschlossen, aber auch externe, wie die Finanzprokurator. Da Sie das Haus kennen: Haben Sie eine mögliche Erklärung, woher diese Kompetenz zugesteuert hätte werden können? Die Life Cycle Costs, die jetzt erzielt werden, heben sich durch diesen Nutzen, den Exminister Darabos damals in den Medien präsentiert hat, selbst wieder auf, nur dass wir am Ende des Tages weniger Flieger haben. Eurofighter wird es gewusst haben. Also mein Verständnis von dem Unternehmen ist, dass die in dem Bewusstsein gehandelt haben, dass sie einem Vergleichsvertrag zuzustimmen, bei dem sie kurzfristig Kosten haben, die sich langfristig wieder amortisieren.

Können Sie einschätzen, ob das den beiden handelnden Personen aufgrund des Backings im Ministerium auch bewusst war?

Ministerialrat Karl Hofer: Meiner Erinnerung nach, und so ist es für mich herübergekommen, war das eine rein politisch-juristische Angelegenheit. Hier ging es nach meinem Dafürhalten, nach meinen Kenntnissen nicht darum, dass man über betriebswirtschaftliche Berechnungen Optionen darstellt. Das Vermögen wäre im Haus verfügbar gewesen, es wurde nur nicht genutzt.

Abgeordneter Michael Bernhard (NEOS): Vielen Dank! Diese Einschätzung teile ich, aber sie ist nicht sehr erfreulich.

Zurück zu Eurofighter: Sie haben ja gesagt, dass Sie mit Eurofighter zusammen an der permanenten Optimierung gearbeitet haben, das heißt, Sie sind auf der operativen Ebene in einem guten Austausch. Wie ist Ihre Erfahrung in der Zusammenarbeit mit dem Unternehmen? Wie ist das tägliche Tun? Wie kooperativ ist man? Wie sehr kann man sich auf diesen Partner verlassen?

Ministerialrat Karl Hofer: Bis zur Anzeige des Herrn Bundesministers war es ein höchst kooperatives Zusammenarbeiten, wo durchaus bei Engpässen, als wir wirklich, sage ich einmal, die Not in Dosen hatten, auch die Industrie wesentlich über ihren Schatten gesprungen ist und in Vorleistung gegangen ist, was eine Firma normal nicht tut, vor allem in diesem Hochpreisbereich, wo sie dann darauf warten muss -- Sie kennen ja unsere Administrativverfahren: Wenn Sie etwas brauchen, angefangen von der Idee über den Einleiter, bis Sie etwas realisiert haben, das geht durch die ganzen Institutionen, die das kritisch hinterfragen -- Es ist eigentlich teilweise sehr nobel gewesen, dass sie da in Vorleistung gegangen sind.

Wir haben auch bei folgenden Vertragsänderungen – insbesondere der letzte Schritt 2014 beim Contract Closure, also als wir gewissermaßen diese beiden Vertragsteile, V1, V2, zusammengeräumt haben und am Ende eine Bilanz gemacht haben und gesagt haben: Haben wir alles oder was bekommen wir noch von der Firma? – in höchst kooperativer Art diesen Abschluss geschafft. Und das zieht sich durch, von der Projektleitung – oder jetzt, da ich nicht mehr Projektleiter bin, aber doch für den Herrn Bundesminister für den Eurofighter zuständig – über alle Institutionen, hinunter bis zu dem Betrieb: Die Firma ist kooperativ gewesen.

Jetzt muss man halt schauen, da – und das muss man auch so verstehen – jetzt auch eine gewisse Verletztheit beim Partner da ist, wir aber trotzdem diese In-Service-Support-Verträge abwickeln müssen. Ich darf nur daran erinnern, in welcher Größenordnung das ist: Ich habe erst im Vorjahr zwei Verträge für acht Jahre um 300 Millionen € verlängert – und das ist genau die Industrie, zu der wir jetzt maximal auf Konfrontation gehen; das ist mein Eindruck.

Meine Aufgabe ist es jetzt, ein bisschen einen Ausgleich zu finden, dass wir auf alle Fälle die vertraglich bedungenen Leistungen sauber bekommen und immer wieder, mit einem oststeirischen Schmah, auch wieder mehr, dass die Firma auch in Vorleistung geht und durchaus auch wieder kooperativ ist. Aber es hat natürlich einen Schnitt gegeben, es ist nicht mehr so, wie es einmal war.

Abgeordneter Michael Bernhard (NEOS): Die provokante Nachfrage, weil wir ja auch mit anderen Unternehmen der gleichen Branche in anderen Beschaffungsbereichen zusammenarbeiten: Ist das Verhalten von Eurofighter innerhalb der Branche unüblich kooperativ, oder wäre es, wenn man langjährig zusammenarbeitet, eher üblich, dass man diese Form der Kooperation hat?

Sprich: Hätten wir die F-16 oder die Gripen genommen, hätten wir, die Republik Österreich, grundsätzlich mit einer ähnlich kooperativen Haltung rechnen können?

Ministerialrat Karl Hofer: Da geht es einfach um hochgradige Interessen, das sind neue Kampfflugzeuge, die auch weltweit zu vermarkten sind, und wenn da ein Kunde ist, der ständig ranzig ist und sich beschwert, unterläuft das völlig das Marketing, und daher ist es irgendwie verständlich, dass eine Firma ein hochgradiges Interesse daran hat, dass der Laden auch läuft.

Abgeordneter Michael Bernhard (NEOS): Haben Sie in der damaligen Phase des Vergleichs – also jetzt vereinfacht gesprochen: März, April 2007 bis Juni 2007 –, davor

währenddessen und danach, eine Veränderung des Verhaltens von Eurofighter auf operativer Ebene festgestellt?

Ministerialrat Ministerialrat Karl Hofer: Nein, nach meiner Erinnerung oder nach meiner Wahrnehmung hat es zwar die eine oder andere Verstimmung – das ist hier in den letzten Tagen schon dargelegt worden – auf höchster Managementebene gegeben, also das war Herr Rauen auf Firmenseite und bei uns eben der Herr Bundesminister, auf die Arbeitsebene hat sich das nicht ausgewirkt.

Zu diesem Zeitpunkt, als die Vergleichsverhandlungen gelaufen sind, ist ja unmittelbar danach der erste Eurofighter nach Österreich gekommen. Da hatte die Arbeitsebene derart viel zu tun, dass man nicht einmal irgendeine Zeit gehabt hätte, Animositäten auszutragen. Wie gesagt, da war die Firma durchaus höchstinteressiert, dass die Einführung der Eurofighter in Österreich gelingt, nachdem nach meinem Dafürhalten festgestanden ist, dass Eurofighter nicht abbestellt wird. Das ist ja schon einmal ein Hoffnungsschimmer, damit geht ja die Welt weiter.

Ob das jetzt 18 Flugzeuge oder 15 Flugzeuge sind und zunächst Tranche 2 oder Tranche 1, das hat uns nicht wirklich gestört. Wir haben dann versucht, das Beste aus der Situation zu machen. Ich glaube, dass es uns ganz gut gelungen ist, durchaus mit ein paar Hoppaläs, aber damals war die Stimmung auf Arbeitsebene nach meinem Dafürhalten ungebrochen gut.

Abgeordneter Michael Bernhard (NEOS): Ein wesentlicher Punkt, der uns in den letzten zwei Tagen beschäftigt hat, war die Frage der Dokumentation. Da war es so, dass die Finanzprokuratur am Beginn der Vergleichsgespräche ja involviert war, es dann sozusagen ein dunkles, mittleres Zeitalter gab und dann diese Punktation, als die Finanzprokuratur wieder involviert war.

Immer zu dem Zeitpunkt, als die Finanzprokuratur involviert war, wurde akribisch dokumentiert, in der intensiven Phase des Vergleichs gar nicht, also auch nicht am Rande, Randnotizen. Wir wissen nicht, was in den Gesprächen stattgefunden hat, im Gegenteil, wir wissen aus dem letzten Untersuchungsausschuss, dass der Minister sogar darauf bestanden hat, dass nicht dokumentiert wird.

Jetzt wissen wir aber, dass es für Beamte und Beamtinnen in einem Ministerium eine Dokumentationspflicht gibt oder sie sich auch aus dem Vergaberecht und vielen anderen Dingen ergibt. (*Vorsitzender Kopf gibt das Glockenzeichen.*) – Das ist meine abschließende Frage, Herr Vorsitzender:

Ist für Sie – in Ihrer damaligen Funktion – vorstellbar, dass Sie an Vergleichsverhandlungen, welcher Art auch immer, im Namen des Ministeriums teilnehmen, hinsichtlich eines Vergleichs, der Hunderte Millionen Euro umfasst, dies nicht mit Kalkulationen unterlegen, keine Schriftstücke vorweisen können, keine Protokolle haben, am Schluss nicht herleiten können, wie der Gesamtvergleich sich erklärt, und damit als Beamter im Ministerium durchkommen?

Die konkrete Frage: Hätten Sie bei einem solchen Verhalten mit schwerwiegenden Konsequenzen in Ihrem Haus zu tun?

Ministerialrat Karl Hofer: Also wenn ich dort eingebunden gewesen wäre, hätte ich auf die übliche Art und Weise die Dinge zu dokumentieren gehabt, zu verakten und jeweils die notwendigen Organisationselemente damit zu befassen. Fairerweise muss man sagen, als dann gewissermaßen der Vergleich, also diese Punktation, fertig war, für die Umsetzung in eine Vertragsänderung, war das durchaus okay. Also es war nicht alles so schlecht, es war durchaus akzeptabel.

Wir haben dann für die Umsetzung in die Vertragsanpassung durchaus auch auf Professor Koziol zugreifen können, der ja Augenzeuge war, der uns in dem Bereich unterstützt hat. Und ich denke doch, dass wir den Vergleich dann – ein bisschen mit Anlaufschwierigkeiten – ganz gut in eine Vertragsform gegossen haben.

Sie haben aber recht: Wenn ich dort als Beamter dabei bin, eine Aufgabe habe, zum Beispiel betriebswirtschaftliche Berechnungen, Modellberechnungen oder was immer, dann müsste man die natürlich - -, nicht nur müsste man, sondern hätten wir die selbstverständlich dokumentiert.

Abgeordneter Michael Bernhard (NEOS): Eine ganz kurze Nachfrage?

Vorsitzender Karlheinz Kopf: Aber nur ein Satz.

Abgeordneter Michael Bernhard (NEOS): Ein Satz ist es: Das bedeutet, in Ihrem Haus ist es absoluter Standard, dass alle Verhandlungen zur Gänze dokumentiert werden?

Ministerialrat Karl Hofer: Es gibt ein Protokoll bei jedem Verhandlungstag.

Abgeordneter Leopold Steinbichler (STRONACH): Sehr geehrter Herr Ministerialrat! Den Eindruck, dass es da keine Animositäten geben würde, hat man die letzten Tage nicht so gehabt, aber ich habe eine grundlegende Frage, die, glaube ich, ganz interessant ist. Sie waren ja damals der aufrechte Vertreter des Modells Gripen, Sie haben schon ein paar Details angesprochen. Was wären, ganz kurz, die drei, vier Knackpunkte gewesen, die gegenüber dem Eurofighter klar für den Gripen gesprochen hätten?

Vorsitzender Karlheinz Kopf: Sie wissen aber schon, dass wir jetzt beim Thema Vergleich sind, oder?

Abgeordneter Leopold Steinbichler (STRONACH): Okay, dann gleich weiter, danke.

Wie weit waren Vergleichsverhandlungen möglich? Wir haben gestern von Herrn Universitätsprofessor Koziol gehört, dass nie eine Ausstiegsmöglichkeit gegeben war, weil Minister Platter damals eine Abnahmeverpflichtung unterschrieben hat. War Ihnen das bekannt?

Ministerialrat Karl Hofer: Jedenfalls aus dem Vertrag geht das für mich nicht so hervor. Ob es einen Sideletter gibt oder was immer, kann ich nicht sagen, aber ich kann mir nicht vorstellen, dass es solche Dokumente gibt. Wir haben einen Vertrag, der nach allen Regeln der Kunst angelegt ist, von Lieferverzug bis Rücktritt, der die ganze Palette abbildet. Wenn auch der Vertragsausstieg versucht wurde, da ist wieder mein persönlicher Zugang – weil ich vorher gefragt worden bin, wie der Umgang mit einer Firma ist –, bei uns in der Steiermark sagt man so: Wie man in den Wald hineinschreit, so kommt es zurück.

Ob man da mit aller Konsequenz den Vertragsausstieg betrieben hat und ob man dem, was uns die Firma aufgrund des Anschreibens des Herrn Professor Koziol, was ein Vertragsausstieg kosten würde, geantwortet hat - - Wenn da eine Firma – ich habe das Papier da, auch Sie haben dieses Papier, das die Firma da zurückgeschrieben hat – sich hinsetzt und sagt: Das wird ziemlich viel kosten!, dann müsste man eigentlich die Dinge hinterfragen, wieder auf einer kooperativen Basis mit der Firma, ob das deren Ernst ist. Unter Umständen müsste man sogar die Firma dazu nötigen, das ein bisschen aufzuschlüsseln und nicht nur die Behauptung in den Raum zu stellen: Das wird viel Geld kosten. – Das ist mein Zugang zu diesem Thema.

Zu diesem Zeitpunkt waren ja nur zwei Dinge wichtig: der Vertragsausstieg oder die Stückzahlreduktion, um Geld hereinzubekommen. Was alle anderen Dinge wie

betriebswirtschaftliche Betrachtungen, einmal auszuloten, ob es überhaupt vernünftig ist, auf 15 Flugzeuge zurückzugehen, auf Tranche 1, mit Abbestellung dieser Ausrüstung, angeht: Da wäre man vermutlich, wenn man das ein bisschen hinterfragt hätte, auf ein anderes Ergebnis gekommen.

Abgeordneter Leopold Steinbichler (STRONACH): Herr Professor Koziol hat gesagt, er hätte überhaupt nicht empfohlen, diesen Vertrag zu unterschreiben, wenn er gefragt worden wäre. Also er war von Haus aus vom Vertrag nicht überzeugt beziehungsweise war dieser negativ für die Republik. Und was die von Ihnen angesprochenen Verhandlungen betrifft: Es bestätigt ja die Freude von Eurofighter in einem Sideletter, dass der Vergleich für Eurofighter sehr günstig ist, zum Nachteil der Republik Österreich.

Die konkrete Frage lautet: Jetzt haben wir zum Neupreis gebrauchte Flieger gekauft. Wie sehen Sie das?

Es ist ja durchaus üblich, etwa im Kfz-Bereich, wenn ein Auto nicht mehr neuwertig ist – und das ist es nicht mehr, wenn es drei Tage angemeldet war –, 30- bis 40-prozentige Abschläge zu verhandeln. Wir haben aber den Neupreis bezahlt.

Ministerialrat Karl Hofer: Wir haben grob neun Flugzeuge neu bekommen. Da war, wie Frau Mag. Caesar-Stifter gesagt hat, der eine oder andere Ersatzteil nicht mehr neu, da haben wir dann einen Ausgleich gefunden oder diese Teile wurden hinterher ausgetauscht oder man hat sich dann mit anderen Gegenständen verglichen.

Die letzten sechs Luftfahrzeuge, die gebraucht von der deutschen Luftwaffe kamen, haben rund 1 400 Stunden abgeflogen gehabt, also kann man sich das ausrechnen; ein Flugzeug hat, glaube ich, schon fast 300 Stunden gehabt hat, eines ganz wenig. Und im Vergleich – oder wie man das Papier jetzt immer nennt – stand diese Fast-Neuwertigkeit drinnen und dass die dann bei der Umsetzung in die Vertragsänderung zu definieren ist.

Wir haben, und da hat der Rechnungshof zu Recht kritisiert, natürlich lange danach gesucht, wie man das machen sollte, dass man das einigermaßen plausibel rüberbekommt. Und da war dann die Idee, dass man sagt: Wenn 1 500 Flugstunden abgeflogen sind – ein Flugzeug kann 6 000 Stunden fliegen, kostet 70, 72 Millionen €; ich weiß nicht mehr genau, was wir eingesetzt haben –, dann heißt das in der Umsetzung, das sind 1 500 Stunden weniger, das waren dann ungefähr so 13, 14, 15 Millionen €, und als Ausgleich dafür, für den bereits verzehrten Verbrauch, haben wir dann gleich im Anschluss daran Hardware und Engineering-Leistungen bekommen.

Dabei hat uns auch Präsident Peschorn unterstützt. Er hat uns überhaupt sehr gut unterstützt und auf viele Ideen gebracht, wie man sinnvollerweise mit solchen Dingen verfahren soll, und wir haben dann, gewissermaßen in Naturalien, diesen Wertverzehr, diesen Nutzenverzehr, bekommen.

Abgeordneter Leopold Steinbichler (STRONACH): Bei den Naturalien bin ich anderer Meinung, aber ich komme dann später zur NATO-Preisliste.

Wir haben dann aber auch noch eine schlechtere Ausrüstung gehabt: Diese verbleibenden 15 Flieger waren ja schlechter ausgerüstet als die ursprünglich geplanten, was Nachtsichtgeräte und diverse Extras betrifft. Das hätte ja eines nochmaligen Abschlags bedurft.

Ministerialrat Karl Hofer: Das ist ja beim Vergleich berücksichtigt worden, in dieser Summe mit den 370 Millionen. (*Abg. Steinbichler: Aber da ist kein ...!*) – Na ja, es scheitert an der

Dokumentation, aber es ist mitberücksichtigt worden. Es war die Abbestellung von DASS, Defensive Aids Sub System, also passivem Selbstschutz, Radar Warning Receiver, Missile Approach Warner, Störsender und Ähnlichem. Das war im Vertrag mit 44 Millionen € ausgepreist, für sechs Sätze.

Wie Sie vielleicht wissen, ist das Flugzeug insgesamt zur Aufnahme dieser Ausrüstung ausgestattet, auch jetzt noch, nur die Einsatzrüstung – die Kasteln, die Computer und so weiter –, die wir damals im Vertrag drinnen hatten, sechs Sätze, also für sechs Flugzeuge, wurde retourniert; Größenordnung: 44 Millionen €. Mit diesem Nachtsichtgerät, Pirate oder wie das geheißen hat, waren es dann noch einmal 2, 3, 4 Millionen €, also rund 50 Millionen, plus Ersatzmaterial in einer Größenordnung – ich habe es nicht mehr so genau im Kopf – von mehr als 10 Millionen €. Also meiner Erinnerung nach sind da ungefähr so zwischen 60 und 65 Millionen € in diese Rechnung eingeflossen.

Abgeordneter Leopold Steinbichler (STRONACH): Ja, das ist ein weiterer Versuch dessen, wie es sich bereits seit zwei Tagen hinzieht, dass man einen Bonus oder Verhandlungserfolge darstellen möchte, die keine waren; denn wenn man genau das Entscheidende, das Nachtsichtgerät, weglässt, dann ist das so, als würde man einen Pkw ohne Reifen verkaufen. Ich meine, das ist ja genau das Problem: dass wir Flieger haben, mit denen wir nicht fliegen können.

Ministerialrat Karl Hofer: Dazu ist zu sagen: Ich bin derzeit auch in der sogenannten Sonderkommission eingesetzt, die bis Ende Juni herausfinden soll, ob es mit dem Eurofighter überhaupt weitergehen soll oder eine andere Lösung da ist. Selbstverständlich haben wir Szenarien, oder wir müssen diese Szenarien betrachten.

Sie wissen, ohne diese Nachtsichtausstattung, ohne diese Ausrüstung, ist der Eurofighter in der Nacht nicht einsetzbar, aus zwei verschiedenen Gründen. Der eine Grund ist: Wenn man diese Wärmebildausstattung, FLIR, nicht hat, ist es einfach ein Flugsicherheitsrisiko, sich an ein Zielobjekt nur mit einem Radar anzunähern. Natürlich, das Radar funktioniert, nur zur Feinabstimmung bräuchte man so etwas. In der Nacht ist er daher nicht einsatzfähig. Und weil man ja, wenn man in der Nacht dorthin fliegt, nicht weiß, mit wem man es zu tun hat, wäre es schon aus Sicherheitsgründen auch notwendig, diese passiven Selbstschutzeinrichtungen zu haben.

Der Herr Bundesminister ist jetzt bestrebt, eine leistungsfähige Luftraumüberwachung umzusetzen, die nicht nur von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang, sondern 24 Stunden einsetzbar ist. Wenn Eurofighter weiterhin ein Thema ist – weil es nicht anders geht, was immer –, dann wird man diese Ausrüstung nachkaufen. Da schaut es so aus, dass es für dieses Forward Looking Infrared, diese Wärmebildausstattung, bereits ein Nachfolgemodell gibt, das leistungsfähiger ist als das, was uns damals angeboten worden ist. Jetzt könnte man sagen: Gut, dass wir damals darauf verzichtet haben, jetzt bekommen wir um denselben Preis etwas Besseres. Es ist nicht alles schlecht, was wir damals gemacht haben.

Und was diese passiven Selbstschutzeinrichtungen betrifft, muss man sich das so vorstellen: Das ist ja nicht eine Ausrüstung, die man hineinschiebt und es funktioniert, sondern da muss man gewaltige organisatorische Aufwendungen tätigen, damit man das überhaupt betreiben kann. Man braucht Bedrohungsbibliotheken. Bedrohungsbibliotheken kann man nicht anlegen. Ich möchte zum Beispiel einen Radar-Emitter auf meinem Screen haben und genau identifizieren können, von wem ich da jetzt angeleuchtet werde. Dazu brauche ich eine Bedrohungsbibliothek, in der eben diese Emitter gespeichert sind. Nur muss man diese Emitter einmal herausfinden – wer schaltet schon die Radare unter normalen Umständen ein? –, und wenn man diese Emitter einmal programmiert hat, muss man sie validieren, man muss damit üben.

Im anderen Fall ist es so, wenn da unten ein Schuss losgeht, von den Terroristen oder wem immer, hilft es dem Piloten oben überhaupt nichts, wenn er sagt: Na ja, eigentlich hätte es funktionieren sollen. – Daher ist gewissermaßen das Ganze rundherum, um diese passiven Selbstschutzeinrichtungen, die viel größere Herausforderung. Und da sind wir im Bundesheer insgesamt in den letzten fünf, sechs Jahren mit dieser Fähigkeit im Aufwuchs. Wir haben das beim Hubschraubersystem Black Hawk und bei dem AB-212-Hubschrauber schon einigermaßen im Griff, und jetzt kommt eben auch noch das Kampfflugzeug dazu.

Unterm Strich gesagt: Hätten wir damals diese Ausrüstung gekauft, hätten wir sie eine Zeit lang nicht nutzen können, weil wir einfach die organisatorischen Voraussetzungen nicht hatten. Nichtsdestotrotz werden wir sie aber brauchen. Diese Ausrüstung für die Tranche-1-Flugzeuge – wir sprechen von Tranche 1, die wir haben –, gibt es nicht mehr neu; da ist die Produktion schon längst eingestellt. Wir werden uns bei den Core-Nationen umschaun müssen, ob wir gebrauchte Sätze bekommen; das ist jetzt im Prüfauftrag drinnen. Also die Ausstattung der Eurofighter mit diesen passiven Selbstschutzeinrichtungen wird geplant, und auch die Nachtsichtausrüstung.

Da wird es dann zwei Dinge geben: Das eine ist fix eingebaut, da ist im Helmvisier alles drinnen – eine ziemlich leistungsfähige Sache, bei der ich selbst die Kennung des Flugzeuges ablesen kann, also wirklich identifizieren kann, die gleichzeitig auch dokumentiert wird; das heißt, man braucht nicht mehr mit der Digitalkamera hinauszufotografieren. Da das System erst so 2020, 2021 verfügbar sein wird, werden wir in der Zwischenzeit mit sogenannten Night Vision Goggles arbeiten, damit wir auch Nachteinsätze mit dem Eurofighter machen können.

Abgeordneter Leopold Steinbichler (STRONACH): Herr Ministerialrat, jetzt zwingen Sie mich zu einer bäuerlichen Frage. (*Allgemeine Heiterkeit.*)

Diese Visionen, die Sie mir jetzt dargestellt haben, die mögen vollkommen stimmen, ich gebe Ihnen recht, ich bin kein Perfektionist und kein Flugtechniker; aber wenn der Bauer Leo Steinbichler einen Traktor kauft und weiß, er braucht Elektronik, er braucht Druckluft, er braucht diverse Anschlüsse, dann kauft er den Traktor, und das muss er haben. Ob er dann in fünf Jahren ein GPS braucht, das entscheidet der Bauer Steinbichler in fünf Jahren. Also mir jetzt zu erklären, dass es ohnehin gescheit war, vor fünf Jahren das Moderne nicht zu kaufen, weil jetzt etwas Moderneres kommt, das ist wirklich nicht gerade.

Ministerialrat Karl Hofer: Herr Abgeordneter! Es war nicht meine Entscheidung. Ich bin nicht gefragt worden, das abzubestellen.

Abgeordneter Leopold Steinbichler (STRONACH): Sie versuchen aber, etwas schönzureden, was nicht schönzureden ist. Der Traktor hat keinen Druckluftanschluss und keinen Elektronikanschluss gehabt.

Ministerialrat Karl Hofer: Es war ein Erklärungsversuch.

Abgeordneter Leopold Steinbichler (STRONACH): Und das ist das Problem. Sie haben vorhin gesagt – und jetzt kommen wir wieder zurück zum Punkt –, dass man für diese Preisnachlässe zusätzliche Leistungen bekommen hat; deshalb kommen wir jetzt zu dieser NATO-Preisliste.

Ich habe einen völlig anderen Verdacht, nämlich dass diese sogenannten Preisnachlässe – durch versteckte Kostenrechnungen, überhöhte Ersatzteilpreise, überhöhte Betriebskostenrechnungen – Rückflüsse waren. Das fürchte ich ganz wesentlich. In den gesamten drei Tagen konnte niemand diese Vermutung widerlegen, dass man – und Sie haben

von einem Bonus gesprochen – dem Steuerzahler der Republik erklären möchte, man hat äußerst gut und erfolgreich verhandelt, gleichzeitig aber doch über diese überhöhten Rechnungen – zum Teil bis zu 35-fach überhöht zu dieser NATO-Preisliste, die Jeloschek bereits 2007 gefordert hat, die aber nie zur Anwendung gekommen ist – Rückflüsse getätigt hat. Können Sie das widerlegen?

Ministerialrat Karl Hofer: Ich habe eine Bitte: Könnten Sie Ihre Frage wiederholen, bitte? (*Allgemeine Heiterkeit.*) Ich kenne mich nicht aus.

Abgeordneter Leopold Steinbichler (STRONACH): Mein Verdacht besteht darin, Herr Ministerialrat, dass man versucht, mit diesen erfolgreichen Ausgleichsverhandlungen dem Steuerzahler ein Bild darzustellen, das nicht richtig ist, und dass dieser Bonus, der dargestellt wird, dass er erreicht, erzielt, verhandelt wurde, in Wirklichkeit mit überhöhten Ersatzteilrechnungen, mit überhöhten Betriebskosten wieder indirekt an Eurofighter zurückgeflossen ist. Diese NATO-Preisliste bestätigt das zum Teil, 35 Prozent überhöhte Rechnungen, Kosten.

Ministerialrat Karl Hofer: Habe ich nicht - - Für welche Produkte jetzt?

Abgeordneter Leopold Steinbichler (STRONACH): Egal – Ersatzteile 65 000 Stück pro Typ, also immense Möglichkeiten, zu tricksen. Ich habe zum Beispiel im Parlament Beilagscheiben mitgebracht, die das Hundertfache gekostet haben, einen Wellendichtring, der das Hundertzwanzigfache gekostet hat. Wenn ein Häuslbauer das so machen würde, würde er nie ein Haus zusammenbringen.

Ministerialrat Karl Hofer: Ja, aber – wie auch berichtet wurde – um den Preis nicht gekauft wurde.

Abgeordneter Leopold Steinbichler (STRONACH): Selbstverständlich. Es liegen ja die Rechnungen vor. Und warum wurde diese NATO-Preisliste, wir haben das kopiert, mit der Nummer 3318, nicht angewendet?

Ich darf übrigens auch auf Ihr Briefing vom 6. November 2009 verweisen: „Vertragsabwicklungsaspekte I“, „Aktuelle Störungen“, „Überpreisung von logistischen“ - -

Vorsitzender Karlheinz Kopf: Herr Abgeordneter! Welches Dokument?

Abgeordneter Leopold Steinbichler (STRONACH): Das ist – (*in Richtung der anwesenden Klubmitarbeiter*) bitte kopiert es! – ein Schreiben vom Herrn Ministerialrat mit der Nummer 48264.

Vorsitzender Karlheinz Kopf: Bitte es der Auskunftsperson vorzulegen, damit sie antworten kann. (*Der Auskunftsperson wird ein Schriftstück vorgelegt.*) – Und in Zukunft bitte vierfach!

Abgeordneter Leopold Steinbichler (STRONACH): Da kritisieren Sie selber diese überhöhte Bepreisung.

Ministerialrat Karl Hofer: Ja, das war der Vorgang, Sie haben da recht. Der Auslöser war diese Kronenmutter um 85 000 €, worauf dann der Leiter der Sektion III, Generalleutnant Apfalter, reagiert hat, oder damals reagieren musste, zu einer Besprechung eingeladen hat, wo ich einen Vortrag vorbereitet habe – ja, das ist so – und wo er dann eben Aufträge gegeben hat, dass so etwas zu verhindern ist, dass man ein Verfahren finden soll, so etwas in Zukunft zu verhindern.

Man kann es drehen und wenden, wie man will, es passieren hier immer wieder Fehler, und unsere Aufgabe ist es, die Preisplausibilität darzustellen, mit der Firma zu verhandeln; und wenn die Firma den Faden aufgenommen hat, den Ball aufgenommen hat und sagt, das ist aber der Preis, dann haben Sie wenig Möglichkeiten. Aber Sie haben völlig recht, über solche Verfahren sind durchaus Fehler aufgedeckt worden.

Abgeordneter Leopold Steinbichler (STRONACH): Zusatzfrage, Herr Ministerialrat: Sind diese 500 Artikel sehr eingeschränkt gesehen, oder waren es mehr? Wir haben ja die Möglichkeit bis 65 000? Sie haben 500 angesprochen.

Ministerialrat Karl Hofer: Wenn ich das noch in Erinnerung habe – und da holt mich halt die Vergangenheit ein –: „Eine Liste mit ca. 500“ Ersatzteilen „(mit Normalpreis!!) wurde dem BMLVS vorgelegt“ – also das ist ein normaler Vorgang, wenn Preislisten vorgelegt werden – „Ca. 10 % davon sind nutzbar.“

Das kann man auch so interpretieren, dass - - Ich weiß es jetzt schlichtweg nicht mehr. Hätte ich Zeit zur Vorbereitung gehabt, könnte ich es beantworten, nur: Ich bin vorgestern Abend hierher eingeladen worden.

Abgeordneter Leopold Steinbichler (STRONACH): Aber man sieht eigentlich die große Unbekannte in den ganzen Annahmen, oder?

Ministerialrat Karl Hofer: Solche Details habe ich nicht, aber Sie können sicher sein - - Diese Dinge sind passiert, sind auch quer durch die Medien gegangen – ist nicht erfreulich, für niemanden von uns.

Unsere Aufgabe ist es - - und da haben auch die Vorgesetzten reagiert: Bitte schaut genau drauf, wenn es zu solchen Ungereimtheiten kommt! Wir haben bei uns im Ministerium - - Da gebührt auch der Revision Dank, die auch eine gewisse Kontrollfunktion hat – und dort sind Spezialisten eingesetzt, die eh aus unserem Bereich kommen –, die sich auch den ganzen Tag damit beschäftigt: Kann denn das stimmen oder ist das falsch?

Man muss das auch so sehen: Unsere Mitarbeiter in der Werft und im Materialstab, die handeln ja nicht nur eine Ersatzteilposition oder eine Materialliste ab, sondern die haben ja viele gleichzeitig. Das ist dann ein Mengenproblem. In der Revision hat er dann mehr Möglichkeiten, dass er sagt: Hier scheint ein Ausreißer zu sein; fragen wir einmal nach! – Ja, solche Dinge gibt es.

Wenn ich anmerken darf: Das wird es bei uns immer wieder geben. In Deutschland gibt es eine sogenannte Preisprüfungskommission, die von Zeit zu Zeit tagt, die alle diese Listen vorgelegt bekommt, die dann penibel nachschaut: Ist denn das überhaupt logisch?; und wenn das schon bezahlt ist, erfolgt durchaus von den Firmen dann eine Refundierung. – Das wäre vielleicht eine Anregung.

Abgeordneter Leopold Steinbichler (STRONACH): Aber, Herr Ministerialrat, wenn ich mich richtig erinnere, haben wir ja auch eine Beschaffungskommission beim Ministerium, oder? Prüft die das nicht?

Ministerialrat Karl Hofer: Der Vorgang ist so: In der Werft, dort wo die Arbeit stattfindet, entsteht der Bedarf. Der meldet den Bedarf elektronisch an, dieser Bedarf wird im Materialstab gesammelt, von dort aus ergeht dann eine Angebotseinholung an die Firma. Er hat ja schon Preislisten da, dennoch erfolgt - - Wir bestellen ja nicht aufgrund von Preislisten, sondern wir sind ja nach wie vor verpflichtet, dass wir ein Angebot einholen, wo wir dann durchaus einen

Abgleich mit den Preislisten machen können. Und aufgrund der Angebote wird dann selektiert: Ist das plausibel? Ist das weniger plausibel?

Danach erfolgt eine Einleitung der Beschaffung, die in der Hierarchie hinaufgeht, je nachdem, je nach Betragsgrenze, bis zur Revision auf alle Fälle; wenn es ein höherer Betrag ist, auch bis zum Generalstab, wo allerdings solche Prüfungen nicht wahrgenommen werden können, weil einfach die Fähigkeit fehlt. Und erst nachdem dieser interne Prozess mit der Einleitung zur Beschaffung gelaufen ist, erfolgt die Bestellung über ein DV-Tool bei uns, das dann direkt zur Firma geht. Wenn es hier Ungereimtheiten gibt, gibt es selbstverständlich den Unterbruch, die Rückfragen. Wir bemühen uns so gut wie möglich.

Auf Ihre Frage: Gibt es hier nicht eine Kommission? – Nein, organisatorisch gibt es hier keine Kommission, die solche Dinge zur Bearbeitung bekommt. Die Revision, wenn man so will, ist eigentlich die letzte fachliche Instanz, die da drübergeht, aber keine Kommission.

Abgeordneter Leopold Steinbichler (STRONACH): Mich wundert es, weil es um Steuergeld geht, und da müsste man besonders sorgsam sein. Ich spare mir jetzt bewusst den Blick in die Privatwirtschaft. Wir haben daheim Heuernte, wir haben einen Haus- und Hoflieferanten und ein Internet, und da wird verglichen und bestellt, weil wir morgen wieder fahren müssen. – Aber gut.

Eine Frage, Herr Ministerialrat: Wann wurde diese Liste, diese NATO-Preisliste in Österreich offengelegt? Jeloschek hat sie bereits 2007 gefordert. Warum ist die so lange unter Verschluss geblieben? Wann wurde diese NATO-Preisliste, die ja eine ganz wesentliche Grundlage für Verhandlungen wäre – wo Sie selber 2007 darauf hinweisen, dass mit dieser 30 Prozent Einsparungen möglich wären –, offengelegt?

Ministerialrat Karl Hofer: Das kann ich beim besten Willen im Moment nicht beantworten. Das ist ein Detail, auf das ich mich nicht vorbereiten konnte. (*Abg. Steinbichler: Danke!*)

Abgeordneter Otto Pendl (SPÖ): Meine sehr geehrten Damen und Herren! Der Leopold hat mich eingeladen, es zu sagen: Nie im Leben hättest du einen Traktor gekauft, den es noch nicht gibt, gell?! Zu dieser Äußerung hat er mich direkt eingeladen, denn irgendwann sind ja Flieger gekauft worden, die es nicht gegeben hat, nicht wahr? Ich brauch jetzt keinen Verweis zu machen, ich werde trotzdem ein, zwei Mal zitieren, weil das nicht anders geht, will aber nur über den Vergleich 2007 sprechen.

Lassen Sie mich eingangs aber auch eines feststellen: Herr Ministerialrat, ich bin ein alter Beamtenvertreter. Ich schätze die Leistungen der Beamten, der Generalität. Ich maße mir nicht an, zu beurteilen, wer da gut ist, wer da gescheit ist, ich maße mir aber auch keine Aussage dazu an, wen ein Ressort in A, B oder C zu gewissen Funktionen einteilt. – Punkt.

Ich glaube, dass der heutige Herr Generalmajor Jeloschek, damals Brigadier Jeloschek, ein ausgezeichneter Beamter und Militär ist. Wenn Sie eine andere Meinung haben, dann sind Sie eingeladen, das auch zu sagen.

Ministerialrat Karl Hofer: Das kann ich bestätigen.

Abgeordneter Otto Pendl (SPÖ): Danke! Ich bin auch dieser Meinung. Und Sie haben ja mehrmals darauf hingewiesen, dass Sie auch ihm zugearbeitet haben. (*Auskunftsperson Hofer: Ja!*) Also ich glaube, dass man die Eckdaten einmal herausstellen soll, denn sonst kann man den Eindruck bekommen, dass man hier unter Umständen halt - - Ja, lassen wir es, Punkt!

Mich irritiert bei der ganzen Geschichte eines, und das habe ich einleitend ohnedies schon gesagt: Hätte 2007 niemand reagiert, dann hätten wir durch diese Ersetzungsbefugnis automatisch die Tranche 1 – Punkt –, und niemand hätte damit ein Problem. – Das kann ich überhaupt nicht nachvollziehen und auch nicht verstehen. Also irgendjemand hat ja reagieren **müssen!**

Im Detail kann man dann alles zerpfücken – das tun wir jetzt schon den dritten Tag – : ob das gescheit ist, gut ist, langfristig, kurzfristig. Das kann ich alles nachvollziehen, das kann ich alles verstehen, aber es gibt Parameter, die eindeutig nicht so zum Hin- und Herschieben und zum Interpretieren sind. Und da würde ich wirklich dazu einladen, dass wir diese so lassen, wie sie sind. Ich glaube, dass ich auch dazu neige – und ich glaube nicht, dass ich damit alleine bin –, zu sagen, dass der Generalstab wirklich in der Lage ist, gute militärische Beurteilungen zu treffen. Laut unserem Generalstab reichen 12 Flieger.

Herr Ministerialrat, das muss ich jetzt sagen: Ich habe aufgehört, zu zählen, wie oft Sie heute hier „Kampfflugzeuge“ gesagt haben. Das können wir uns dann aus dem Protokoll herausuchen. Die Republik Österreich hat immer Luftfahrzeuge für die Luftraumüberwachung gekauft und nie Kampfflugzeuge. Was alles irgendwo in Gehirnen war, das weiß ich schon aus der damaligen Zeit und der Diskussion, aber ich glaube, unser Zugang muss sein, dass wir die Beurteilungen sowohl militärisch richtig treffen als auch, daraus resultierend, bezüglich der ökonomischen Abläufe – denn es ist ein Unterschied, ob ich von einem reinen Kampfflieger mit allen seinen Ausstattungen oder von einem Luftraumüberwachungsflugzeug rede.

Da bitte ich, dass wir diese Geschichten auch hier sauber diskutieren, denn dann tun wir uns ganz einfach gemeinsam leichter. Und ich bin ja immer einer, der versucht, das sehr sachlich darzustellen, aber ich will das auch nachvollziehen können.

Sie waren ja ursprünglich als Projektleiter dabei. Sie haben bei allen Ihren Aussagen – in der zweiten Halbzeit – darauf hingewiesen: Na, das ist ja alles nicht so schlecht! – Im ersten Teil hat es ein bisschen anders geklungen als im zweiten Teil, das war zumindest meine Wahrnehmung. Mir geht es ja darum, dass wir diese Fragen, die aufgeworfen werden und die von allen gestellt werden, auch dementsprechend punktgenau und nachvollziehbar beantworten.

Ich frage Sie jetzt konkret, weil Sie auch so eine Bemerkung gemacht haben: Der amtierende Bundesminister hat eine Anzeige getätigt, und jetzt rennt das – so sage ich es jetzt einmal, das sind meine Worte – nicht mehr so rund wie vorher. – Wie haben Sie das gemeint?

Ministerialrat Karl Hofer: Indem es - -

Abgeordneter Otto Pendl (SPÖ): Soll ich Ihnen vorher noch helfen? (*Auskunftsperson Hofer: Ja!*) – Wir beide sind auf die Republik Österreich vereidigt (*Auskunftsperson Hofer: Ja!*), nicht auf irgendeine Firma.

Ich will es nur nachvollziehen können, wie Sie das gemeint haben. – Entscheiden wird das die unabhängige Justiz, aber wenn im Raum steht, dass hier ein Verdacht eines Betrugs unter Vorspiegelung falscher Tatsachen besteht, dann, sage ich als gestandener Beamter, aber auch als Politiker, haben wir alle – alle – die Verpflichtung, das aufklären zu lassen. Ich will es nur verstehen, wie Sie es gemeint haben.

Ministerialrat Karl Hofer: Dass es hier offensichtlich eine Unregelmäßigkeit – wie man das immer verstärken möchte oder was immer – gegeben hat, die aufklärungswürdig ist, und das zu einer Anzeige führt, das ist aus meiner Sicht völlig okay. Das ist auch für die Eurofighter-Industrie, für Airbus völlig okay. Das ist in einer Zeit passiert, wo Manager am Werk waren, die

jetzt gar nicht mehr da sind oder teilweise nicht mehr da sind – einer der Führungsköpfe ist schon noch da, aber die meisten sind weg. Das wäre auch kein Problem und das ist auch okay.

Es war dann gewissermaßen die Begleitmusik dazu, die zur Verstörung geführt hat, und dieser Wortwechsel dann zwischen Eurofighter-Industrie und uns, wo auch unfreundliche Worte von der Eurofighter-Seite übergekommen sind. Und nachdem ein Wort das andere ergibt, gibt es eben eine Störung. Und die Eurofighter-Industrie hat versucht - - Da gab es eine Veranstaltung in München, wo der Herr Bundesminister dort war – da hat es die Anzeige schon gegeben –, da wollten sie mit dem Herrn Bundesminister ein Gespräch führen, wie man das jetzt handhabt, wie man die weitere Zusammenarbeit zwischen Eurofighter-Industrie und uns abwickelt. Zu diesem Gespräch ist es dann nicht mehr gekommen, sondern eben nur zu dem medialen Austausch, und das war eben für die Führungsebene der Eurofighter-Industrie sehr verstörend.

Ich habe auch keinen Einfluss auf die Führungsebene der Eurofighter-Industrie. Meine Ebene ist die Arbeitsebene, also das sind die Manager der zweiten und dritten Ebene, mit denen habe ich das ausdiskutiert – aber nicht ausdiskutiert, ob die Anzeige richtig oder falsch ist. Auch die sind der Meinung, da muss man etwas machen, das muss man aufklären.

Der Austausch war dahin gehend: Wir haben ein aufrechtes Vertragsverhältnis. Der Herr Bundesminister hat nicht gesagt, der Eurofighter wird stillgelegt oder in den Hochofen geschmissen, sondern es geht weiter. Wir haben ein aufrechtes Vertragsverhältnis, es geht hier um viel Geld für den In-Service, und wir haben die Pflicht, diese Verträge so gut wie möglich abzuwickeln.

Nichtsdestotrotz muss man einfach auch den Eurofighter-Leuten einräumen, dass in Vorleistung zu gehen schwieriger wird, als es in vorhergehenden Zeiten war. Und hin und wieder braucht man halt eine Vorleistung, wenn ein Flugzeug steht, wo man sagt: Geh, liefert das schnell aus! Es liegt eh schon bei euch irgendwo in Deutschland draußen! – Das wären so Dinge, wo man sagt, das ist jetzt ein bisschen schwieriger.

Der Vorgang insgesamt, die Anzeige, dass da etwas aufgeklärt werden muss, das wird aber auch von der Industrie nicht infrage gestellt. Das ist mein - -

Abgeordneter Otto Pendl (SPÖ): Ich habe Sie, glaube ich, ohnedies richtig verstanden, ich wollte nur sichergehen. Ich bin da immer einer, der schaut, dass das dann wirklich punktgenau herauskommt, denn sonst ist es eigentlich schade, dass wir viele Stunden in solchen Gremien und Ausschüssen sitzen.

Schauen Sie, Sie haben mehr oder minder den Unterschied zwischen einem Kampfflugzeug und einem Luftraumüberwachungsflugzeug. Mir brauchen Sie das nicht zu erzählen, weil wir das alles wissen. Das ist alles klar. Ich möchte aber nur sagen, es ist natürlich schon auch der Kostenfaktor: Was brauche ich für das Kampfflugzeug? Und was brauche ich bei einem reinen Luftraumüberwachungsflugzeug nicht? – Das ist meiner Meinung nach auch nicht interpretierbar, denn das ist in Wirklichkeit für einen Insider klar, was ein Kampfflugzeug hat. (*Vorsitzender Kopf gibt das Glockenzeichen.*) – Ich höre schon auf.

Wie beurteilen Sie diese Frage, diese Kosten: das, was ich nur für den Kampfflieger brauche, und das, was ich für ein Luftraumüberwachungsflugzeug eben zwangsläufig nicht brauche?

Ministerialrat Karl Hofer: Von der Technologie her – und da ist es völlig egal, ob das jetzt Eurofighter, Gripen oder die F-16 ist: Die sind vom Aufbau her so, dass sie alle einmal in einer Grundversion Luft-Luft führen, weil das das Einfachste ist, auch von der Bewaffnung her und

von der Ausrüstung her, und diese Versionen gehen meistens dann über in eine Luft-Boden-Rolle, Aufklärungsrolle oder was immer.

Das heißt, wenn man einen Gripen kauft, kauft man nicht einen Gripen, nur dass er Luft-Luft-Lenk Waffen abschießen kann, sondern man kauft auch einen Gripen, der Luft-Boden-Fähigkeiten und alle anderen Fähigkeiten hat. Das heißt, insofern sind das nicht mehr reine Luftraumüberwachungsflugzeuge, wo ich Luft-Luft bekämpfe, sondern die sind alle in weiterer Folge für die komplette Bandbreite ausgelegt.

Beim Eurofighter Tranche 1 ist es ja so: Der ist ja nicht nur spezialisiert für Luft-Luft, sondern der hat auch schon die ersten Ansätze für Luft-Boden-Fähigkeit, und diese Luft-Boden-Fähigkeit ist natürlich bei der Tranche 2 und Tranche 3 verstärkt ausgebildet. (*Zwischenruf des Abg. Pendl.*)

Abgeordneter Dr. Reinhard Eugen Bösch (FPÖ): Herr Ministerialrat! Die Erklärungen, die Sie bisher abgegeben haben, stehen – so wie bei allen anderen Auskunftspersonen – erneut im Widerspruch zu den Erklärungen, die gestern der ehemalige Minister Darabos abgegeben hat. Er erklärte hier, in seinem Ressort hätte er nicht ausreichend Unterstützung in Bezug auf die Führung der Verhandlungen des Vergleichs gehabt.

Sie haben uns erklärt, Sie wären selbstverständlich bereit gewesen, wenn Sie einen Auftrag gehabt hätten, auch da Ihre Expertise einzubringen. – Ist das richtig?

Ministerialrat Karl Hofer: Selbstverständlich.

Abgeordneter Dr. Reinhard Eugen Bösch (FPÖ): Gestern hat uns Herr Minister Darabos erklärt, er sei in die Ausgleichsverhandlungen immer freihändig gegangen, ohne jede Unterlage. Im Gegensatz dazu hat uns Universitätsprofessor Koziol erklärt, der Herr Minister sei immer wohlvorbereitet, gebrieft, mit Unterlagen, in diese Verhandlungen gegangen.

Wer aus dem Ressort – wenn Sie das nicht waren – hat ihm denn diese Unterlagen vorbereitet?

Ministerialrat Karl Hofer: Seine Kontaktperson war der Leiter der Taskforce, Generalmajor Jeloschek, und Generalmajor Jeloschek hat kraft seines Amtes ja nicht nur Zugriff auf mich als Projektleiter gehabt, sondern auf die gesamte Organisation. Und bei uns ist es durchaus üblich, dass man, wenn man Information braucht, auch links und rechts die Hierarchie umschiffet und sich die Information dort holt, wo man sie braucht.

Abgeordneter Dr. Reinhard Eugen Bösch (FPÖ): Haben Sie für Brigadier Jeloschek je Berechnungen angestellt?

Ministerialrat Karl Hofer: Berechnungen nicht – also keine betriebswirtschaftlichen Berechnungen. Zu diesem Behufe hätte ich überhaupt einmal die Absicht des Herrn Bundesministers wissen müssen. Und ich habe schon damals, 2007, beim Untersuchungsausschuss ausgesagt, dass vom Herrn Bundesminister eine Zeit lang signalisiert wurde, dass er den Ausstieg möchte – aber nicht von ihm persönlich oder von der Hierarchie, sondern auch nur über die Medien –, und irgendwann ist es eben für mich übergekommen, dass der Ausstieg anscheinend nicht möglich ist, sondern eine andere Lösung gefunden wird. Diese Lösung ist mir so nicht in Erinnerung, dass ich jemals befragt worden wäre, wie ich dazu stehe.

Man muss aber, Herr Abgeordneter, fairerweise sagen – wenn ich das hier sagen darf –: Sie wissen, und das ist hier schon einmal angeklungen, dass die Republik eigentlich 24 Flugzeuge

für die Umsetzung dieses taktisch-operativen Konzeptes benötigt hätte. Ein Hochwasser ist dazwischengekommen, sodass wir auf nur mehr 18 gingen.

18 Luftfahrzeuge heißt, dass eine vollständige Luftraumüberwachung, also 100 Prozent Luftraumüberwachung mit diesem Flugzeugsystem – egal, ob da jetzt Eurofighter, Gripen oder F-16 rausgekommen wäre –, nicht mehr möglich ist, weshalb die Saab 105 hier als Ergänzungsluftfahrzeug eingesetzt werden muss. Der Vergleich des Herrn Bundesministers Darabos – jetzt rein aus technisch-logistisch-betrieblicher Sicht –, die Reduktion auf 15 hat das nicht verbessert, aber auch nicht dramatisch verschlechtert. Es ist mit 18 nicht mehr möglich gewesen und mit 15 auch nicht.

Und wenn ich davon berichten darf, damit man hier einen Zusammenhang hat –allerdings zehn Jahre später, 2007, Sonderkommission des Herrn Bundesministers–: Mit diesen Optimierungsschritten, von denen ich berichtet habe, dass wir das Gerät jetzt beherrschen, scheint es möglich zu sein, auch mit diesen 15 Luftfahrzeugen 100 Prozent Luftraumüberwachung abzudecken. Allerdings: Wir brauchen die Ausrüstung dazu, die hier abbestellt worden ist. Und durch die Reduktion von 18 auf 15 müssen wir, nachdem wir jetzt eine höhere Gleichzeitigkeit haben, natürlich die Materialerhaltungsorganisation verstärken, die so nicht notwendig wäre, wenn man 18 Flugzeuge hätte.

Das ist vielleicht auch der Preis dafür, wenn man die Stückzahl reduziert, dass man am Ende, wenn man den gleichen Output liefern soll, einfach die Organisation verstärken muss, was natürlich zusätzlich etwas kostet.

Abgeordneter Dr. Reinhard Eugen Bösch (FPÖ): Warum, Herr Ministerialrat, glauben Sie, dass Sie in diese Verhandlungen nicht einbezogen waren? Wie war Ihr persönliches, kameradschaftliches Verhältnis zu Brigadier Jeloschek?

Ministerialrat Karl Hofer: Brigadier Jeloschek war, nachdem ich als Projektleiter eingesetzt worden bin, in der Teilprojektgruppe Information, Kommunikation, Telekommunikation eingesetzt und hat dort gewissermaßen als Mitarbeiter höchste Expertise, sage ich einmal, eingebracht; das ist hier schon einmal angesprochen worden. Er ist ein exzellenter Ingenieur, der auch ein bisschen einen Weitblick über das Ingenieurwesen hinaus hat, und das war wahrscheinlich auch der Grund, warum er vom Herrn Bundesminister Darabos auch als Leiter der Taskforce eingesetzt worden ist. Er kannte auch die Zusammenhänge über die Kommunikationsschiene hinaus.

Mein Verhältnis zu Brigadier Jeloschek, nachfolgend Generalmajor Jeloschek, war ein ausgezeichnetes. Wir haben in einer korrekten Art und Weise miteinander zusammengearbeitet. Als er als Leiter der Taskforce eingesetzt war, war ich wiederholt bei ihm im Büro auf einen Kaffee, wo wir uns über Dinge ausgetauscht haben.

Ich habe aber das Gefühl, dass auch der damalige Brigadier Jeloschek nicht immer in alle Vorgänge eingebunden war, die bei den Vergleichsverhandlungen gelaufen sind. Ich habe für mich das Gefühl entwickelt: Er ist ausschnittsweise eingesetzt worden, Daten zu bringen, wo ich, wie ich vorher gesagt habe, an der untersten Kette auch schon dazu beigetragen habe. – **Das** ist mein Bild von der Rolle des Brigadiers Jeloschek.

Wenn er Daten benötigt hat, hat er sie selbstverständlich bekommen. Ich muss aber sagen, ich weiß nicht, was er dann damit gemacht hat – ob das direkt an Minister Darabos weitergegangen ist, ob er sie in der einen oder anderen Form umgesetzt hat, das weiß ich nicht.

Jedenfalls: Von mir, von meiner Projektgruppe, von meiner Projektleitung sind wenig oder spärliche Informationen für den Herrn Bundesminister aufbereitet worden – und zwar nicht, weil wir nicht wollten, sondern: Man muss ja wissen, was man braucht, und dann kann man es herrichten! – Und hier waren wir halt im Dunkeln, wir wussten nicht, was der Herr Bundesminister tut.

Abgeordneter Dr. Reinhard Eugen Bösch (FPÖ): Gestern hat der Herr Bundesminister erklärt, die Finanzprokurator sei in alle Abläufe der Verhandlungen eingebunden gewesen. Im Gegensatz dazu hat einen Tag davor der Präsident derselben, Peschorn, hier vor uns allen erklärt, das sei nicht der Fall gewesen.

Haben Sie im Rahmen dieser ganzen Eurofighter-Angelegenheit jemals mit der Finanzprokurator zusammengearbeitet?

Ministerialrat Karl Hofer: Wie ich vorhin schon sagte: Bei der Umsetzung des Vergleiches in eine Vertragsänderung war Präsident Peschorn eine wesentliche Quelle nebst Professor Koziol. (*Abg. Bösch: Davor auch?*) – Davor? – Nein, Präsident Peschorn ist für mich erst im Zuge des Vergleiches, der Vergleichsverhandlungen und insbesondere nach den Vergleichsverhandlungen präsent geworden.

Abgeordneter Dr. Reinhard Eugen Bösch (FPÖ): Gestern hat Herr Minister Darabos erklärt, es habe in Bezug auf den Abschluss des Vergleichs keine Eile bestanden. Im Gegensatz dazu hat sein Experte Koziol behauptet, es habe extreme Eile bestanden, weil man diese Vertragsänderung unbedingt vor der Landung des ersten Eurofighters in Österreich über die Bühne hätte bringen müssen, die ja tatsächlich am 12. Juli 2007 stattgefunden hat.

Bestand nach Ihrer Ansicht Eile oder nicht? Wer hatte recht?

Ministerialrat Karl Hofer: Wenn Sie den Lieferplan anschauen, dass im Mai 2007 das erste Flugzeug auszuliefern war und die Eurofighter GmbH in der Lage gewesen wäre, dieses im Mai, Ende Mai, auszuliefern, bestand insofern Zeitdruck. Wir haben ja in Deutschland mit der sogenannten Werksgüteprüfung, mit der Bauaufsicht einen Riesenaufwand betrieben. Das Flugzeug war ab Anfang Juni bereit, für uns in den Flugbetrieb übernommen zu werden.

Auftragsgemäß – wenn ich das so sagen darf – haben wir dann gewissermaßen ein Monat mit der Firma hinhaltend gekämpft, dass das Flugzeug in Manching stehen bleibt und dass uns auch die Firma nicht einen Annahmeverzug vorwerfen kann. Also insofern musste man nach meinem Dafürhalten schon vor der Übernahme des ersten Flugzeuges die Regeln festlegen, denn nach Auslieferung des ersten Flugzeuges: Was soll das dann? – Da kann ich weder zurücktreten noch sonst irgendetwas machen.

Insofern: Die Firma hat das Flugzeug fertig gehabt. Sie war verpflichtet, es uns zu liefern. Sie konnte es liefern. Wir ließen es aber nicht liefern, weil wir eben noch das Ende dieser Vergleichsverhandlungen abwarten mussten.

Abgeordneter Dr. Reinhard Eugen Bösch (FPÖ): Ab wann wussten Sie von Lieferschwierigkeiten sowohl der Tranche 1 als auch der Tranche 2?

Ministerialrat Karl Hofer: Als Projektleiter war es meine Aufgabe, mit der Eurofighter-Industrie regelmäßig Projektfortschrittsbesprechungen zu führen, und da wurde immer – das ist immer halbjährlich passiert – von der Firma als Eingangsstatement dargelegt, wie weit die Produktion der Flugzeuge ist. Wir waren laufend – ich würde sogar sagen: zeitnah – informiert, wo in der Produktion unsere Flugzeuge gerade stehen.

Wir haben aber auch gewusst, dass wir Flugzeuge der Tranche 2 mit dem Vertrag gefordert haben; wenn Tranche 2 nicht lieferbar ist, können sie auch Tranche 1 liefern, so lange, bis Tranche 2 verfügbar ist – allerdings mit einer Verpflichtung, mit einer taxativ dargestellten Liste, was nachzurüsten ist, damit die Tranche-1-Flugzeuge die Funktionalität der Tranche 2 haben.

Wir haben im Jahr 2003 gewusst, dass der Tranche-2-Vertrag in den Core Nationen abzuschließen wäre. Im Jahr 2003 ist er nicht abgeschlossen worden, sondern erst ein Jahr später, im Jahr 2004, und durch diese Verzögerung von 2003 auf 2004, Ende 2003 auf Ende 2004, war klar, dass sich die Tranche-2-Flugzeuge-Lieferung im Mai 2007 nicht mehr ausgeben konnte. Von der Theorie her wäre es möglich gewesen, das erste Flugzeug im Oktober 2008 auszuliefern, was so viel bedeutet wie: Da wären die ersten zwölf Flugzeuge der Tranche 1 jedenfalls schon bei uns dagewesen.

Das erste Flugzeug ist dann auch im Oktober 2008 ausgeliefert worden, und über den Produktionsstand, wie es jetzt mit der Tranche 2 geht, wurden wir halbjährlich informiert, beginnend mit dem Jahr 2004. Das heißt, wir haben immer gewusst, was wir zu erwarten haben.

Das Entscheidende bei der Tranche 2 war: Die haben einmal einen Rahmenvertrag in den Core-Nationen für 620 Flugzeuge abgeschlossen, eine bestimmte Anzahl der Tranche 1, der Tranche 2, der Tranche 3, und haben dann jede Tranche vertraglich extra beauftragt. Zu dem Zeitpunkt, zu dem wir den Vertrag abgeschlossen haben, gab es den Tranche-2-Vertrag noch nicht, daher wäre es nicht smart gewesen – und die Industrie konnte sich auf so ein Spiel nicht einlassen –, mit uns einen Vertrag zu machen, wo es noch nicht einmal eine Beauftragung gibt, dieses Los zu produzieren.

Es gibt aber Unterlagen, wonach die Eurofighter-Industrie an die Core-Nationen herangetreten ist, dass Österreich das Begehren hat, Tranche-2-Flugzeuge zu kaufen, und sich die Core-Nationen im Juni 2003 zusammengesetzt haben und gesagt haben: Wenn wir den Tranche-2-Vertrag bis Ende 2003 unterschreiben, dann treffen wir genau den Lieferplan, wie er für Österreich vorgesehen ist, beginnend mit Mai 2007 bis 2009 Tranche 2-Flugzeuge auszuliefern.

Nachdem sich das aber dann -- Und da war der Vertrag schon unterschrieben, also Juli/August 2003. Der Tranche 2-Vertrag ist dann nicht 2003 unterschrieben worden, sondern 2004, und damit war klar: Die ersten Flugzeuge sind Tranche 1.

Aber noch einmal die Betonung: Wir haben in der Projektleitung immer gewusst, wie gerade der Produktionsstand der einzelnen Tranchen war.

Abgeordneter Dr. Reinhard Eugen Bösch (FPÖ): Im Jahre 2007 war die Tranche 2 noch nicht lieferbar, das haben Sie erklärt (*Auskunftsperson Hofer: Erst Oktober 2008!*), es hat aber auch Lieferschwierigkeiten in Bezug auf die Tranche 1 gegeben – und das ist ja ein wesentlicher Punkt, weil Lieferschwierigkeiten in beiden Tranchen ein Vertragskündigungsgrund gewesen wäre, hätte sein können.

Ministerialrat Karl Hofer: Wir haben einen Vertrag aus dem Jahr 2003 mit einem Lieferplan, der beginnt im Mai 2007. Die Firma hätte im Mai 2007 liefern können. Wir haben das dann bis 12. Juli 2007 hinausgezögert. Mir ist kein Vorgang bekannt, dass die Industrie nicht hätte liefern können.

Es hat zwar bei den einzelnen Flugzeugen wahrscheinlich jetzt die eine oder andere Verzögerung gegeben, aber da ist das Regelwerk Vertrag über Lieferverzug ohnedies da, wo – sage ich einmal – eine mehr oder weniger hohe Pönalisierung drinnen ist. Teilweise haben wir

auch diese Pönalisierung in Anspruch genommen. Ich glaube, das dritte Flugzeug, das ausgeliefert worden ist, ist über diese 60 Tage hinaus bei der Firma gestanden, da ist es, glaube ich, um zwei Wochen gegangen. Aber sonst haben wir nicht die Erfahrung oder keine Beobachtungen gemacht, dass die Firma Tranche 1 gemäß diesem Lieferplan nicht hätte liefern können.

Von der Tranche 2 wussten wir: Das wird sich nicht mehr ausgehen.

Abgeordneter Dr. Reinhard Eugen Bösch (FPÖ): Ab wann war Ihnen denn im Jahre 2007 klar, dass das Ziel der Verhandlungen des Ministers Darabos nicht der Ausstieg aus dem Vertrag, sondern im Wesentlichen ein Vergleich mit einer Stückzahlreduktion ist?

Ministerialrat Karl Hofer: Die Indikation, glaube ich, kam in den letzten Tagen, als der letzte Eurofighter-Untersuchungsausschuss gelaufen ist, also ungefähr in diesem Zeitraum – also nicht erst, als der Untersuchungsausschuss aus war, sondern eine Woche vorher, schätze ich.

Abgeordneter Dr. Reinhard Eugen Bösch (FPÖ): Von wem haben Sie das erfahren?

Ministerialrat Karl Hofer: Gesprächsweise vom Leiter der Taskforce.

Abgeordneter Dr. Reinhard Eugen Bösch (FPÖ): In Bezug auf das Ergebnis dieser Vergleichsverhandlungen und die dort ausverhandelte Kostenreduktion ergeben sich divergierende Meinungen. Ich habe hier ein Dokument des Finanzministeriums, das ich Ihnen geben möchte. *(Der Auskunftsperson wird ein Schriftstück vorgelegt.)*

In diesem Dokument des Finanzministeriums vom 24.9.2007 – Nummer 54858 – wird ein Fehl in der Kostenreduktion von 134 Millionen € ausgeworfen und somit eine Erhöhung pro Stück Eurofighter um 8,9 Millionen € festgestellt. Die vom Finanzministerium errechnete Kostenreduktion wären 384 Millionen € gewesen, und die Kostenreduktion, die im Vergleich tatsächlich erwirkt wurde, waren 250 Millionen €.

Kennen Sie dieses Dokument?

Karl Hofer *(nach Durchsicht des ihm vorgelegten Schriftstückes):* Nein. – Mein Zugang ist gewissermaßen der Bericht des Rechnungshofes, der das dann recherchiert hat. Da kommt die Zahl 384 überhaupt nicht vor. Da geht es um diese 307 Millionen, da geht es um 250 Millionen. Die Zahl 384 ist mir neu.

Abgeordneter Dr. Reinhard Eugen Bösch (FPÖ): Wenn ich Ihre Aussagen von vorhin zusammenfasse, dann hätten Sie sich vorstellen können, dass man, wenn vonseiten des Ressorts bei diesen Verhandlungen scharfe Rechnungen angestellt worden wären, diesen Fehl heute nicht mehr sehen würde. – Stimmt das?

Stimmt es, dass man, wenn Sie hier als Experte im kaufmännischen Bereich einbezogen gewesen wären, vonseiten des Ressorts in den Verhandlungen noch mehrere Bereiche in Bezug auf die Kostenreduktion hätte einfließen lassen können?

Ministerialrat Karl Hofer: Man muss davon ausgehen, dass sich ein anderes Bild ergeben hätte, aber das ist alles hypothetisch. – Ja, man muss davon ausgehen, dass ein anderes Ergebnis gekommen wäre.

Abgeordneter Dr. Reinhard Eugen Bösch (FPÖ): Gestern hat Universitätsprofessor Koziol behauptet, dass die Umrüstung von Tranche 1 auf Tranche 2 faktisch nicht möglich gewesen sei

und dass die Vertragsverhandlungsgegenseite Eurofighter das immer heruntergespielt hätte und immer behauptet hätte, es sei leicht möglich, von Tranche 1 auf Tranche 2 umzurüsten. – Wie ist Ihre Meinung dazu?

Ministerialrat Karl Hofer: Zu diesem Zeitpunkt hatte die Eurofighter-Industrie sieben Testflugzeuge, sogenannte IPA, Industrial Production Aircraft. Diese Testflugzeuge, alle Tranche 1, insbesondere die IPA 02, wurden - - Nachdem grob alle Tranche-1-Flugzeuge, die 148 Stück, produziert wurden, wurde dieses Tranche-1-Flugzeug IPA 02 mit der Funktionalität Tranche 2 ausgestattet. Dieses Versuchsflugzeug IPA 02 hat den Beweis erbracht, dass die Tranche 2 funktioniert; die haben dazu Tranche 1 benutzt.

So, man muss jetzt aber auch fairerweise sagen: Trotz dass jetzt dieser IPA 02 die Funktionalität Tranche 2 hatte - - Sprich, wie es in unserem Vertrag drinnen ist: Sie liefern Tranche 1 und rüsten das auf Tranche 2 nach, Funktionalität. Genau mit dieser Gerätschaft, die bei uns im Vertrag taxativ aufgelistet ist, ist grundsätzlich einmal dieser IPA 02 ausgestattet worden, sodass die Funktionalität Tranche 2 möglich war.

Fairerweise muss man sagen: Das war in Summe noch immer kein Tranche-2-Flugzeug, sondern nur avionisch-elektronisch ein Tranche-2-Flugzeug, weil das Grundmuster, gewissermaßen der Maschinenbau, noch immer Tranche 1 war. Das wäre genau bei uns auch die Schwierigkeit gewesen, sage ich einmal – möglicherweise eine Schwierigkeit –, wenn wir statt den Tranche-2-Flugzeugen, den reinrassigen Tranche-2-Flugzeugen, Tranche 1 bekommen, die dann nach dieser Regel auf Funktionalität Tranche 2 nachgerüstet werden, die wären *niemals* baugleich gewesen – können gar nicht, Tranche 2 ist ein leicht anderes Grundmuster –, wo es möglicherweise in der Aufwandstruktur Änderungen ergeben hätte.

Aber jedenfalls hätte man sagen müssen – auch nach dem alten Vertrag –: Wenn die Tranche 1 auf Funktionalität Tranche 2 aufgerüstet werden, wären das immer 18 verschiedene Flugzeuge zu allen anderen, die in den Core-Nationen da sind, gewesen, denn in den Core-Nationen ist: reinrassig Tranche 1, reinrassig Tranche 2 und Tranche 3; und bei uns wäre gewissermaßen eine Tranche 1 gewesen, die funktional auf Tranche 2 nachgerüstet ist.

Das ist so vom Ablauf her, dass unser Modell funktioniert. Allerdings, zu dem Zeitpunkt, als wir den Vertrag geschlossen haben, hat es den IPA 02 noch nicht gegeben, sondern das ist erst später passiert. Insofern kann man sagen – wie der Vertrag geschlossen wurde –: Ja, es ist ein Risiko, ob das funktioniert. – Tatsache: Es hat dann funktioniert.

Für uns hätte das bedeutet: Wenn wir ab 2007 die Tranche 1 bekommen und in späterer Folge nachgerüstet hätten, hätte es nach menschlichem Ermessen funktionieren müssen, denn es gibt ja schon einen Erprobungsträger, der zwar vermutlich nicht in allen Details gleich ist, wie unserer dann ausgestattet worden wäre, aber zumindest von der Funktionalität her.

Abgeordneter Dr. Reinhard Eugen Bösch (FPÖ): Gibt es von Ihrer Seite Berechnungen, was diese Umrüstung gekostet hätte?

Ministerialrat Karl Hofer: Wir sind damals davon ausgegangen, dass man - - Also es gibt im Vertrag drinnen keine Einzelauspreisung, wo stünde, für die Nachrüstung auf Tranche 2 kostet es so und so viel. Wir haben daher nur die Möglichkeit gehabt, dass wir sagen: Wir nehmen diese Komponenten her, schauen in eine Preisliste hinein. Was kosten diese Komponenten? – Wir haben dann eben für die Integration einen Preis aufgeschlagen, der, ich kann mich nicht mehr genau erinnern, so an die 5 Millionen, 4 bis 5 Millionen gekostet hätte; aus damaliger Sicht.

Dass es jetzt im Zeitablauf möglicherweise anders aussieht, kann durchaus sein, aber aus damaliger Sicht haben wir das so betrachtet; also ungefähr 4 bis 5 Millionen €. Das war immer so eine Größenordnung, sie stand nirgends fest, aber so an die 50 bis 60 Millionen € für alle Flugzeuge.

Abgeordneter Dr. Reinhard Eugen Bösch (FPÖ): Was hätte das für die Logistik bedeutet, Ersatzteile, Ausbildung der Piloten und so weiter?

Ministerialrat Karl Hofer: Der Pilot hätte das nicht gemerkt. – Nicht gemerkt ist falsch, er hätte es insofern gemerkt, als die jetzigen Computer, die in der Tranche 1 eingebaut sind, nicht so leistungsfähig sind wie die der Tranche 2, die ja reingekommen wären. Und er hätte die Erfahrung gemacht, dass er – sage ich einmal – noch mehr ziehen kann, das Flugzeug noch mehr belasten kann und unter dieser Belastung die Computer auch noch arbeiten. Unsere Computer sind, wie Sie wissen, ziemlich an der Leistungsgrenze. Das ist ja nicht das erste Mal, dass das kolportiert wird, sondern das haben wir immer gewusst, dass eben diese Leistungsfähigkeit nicht so gegeben ist – aber für den Piloten keine Änderung.

Und für die Technik: Wir hätten das Wartungsprogramm eingestellt, wir hätten die Tranche-1-Teile - - die wären so und so zurückgegangen, aber von der Materialerhaltung her hätten wir keinen Unterschied erfahren. Der einzige Unterschied, den wir erfahren hätten: Wir wären nicht so rasch in ein Obsoleszenzproblem hineingelaufen, weil dort ja schon die besseren Geräte drinnen waren, die für die Tranche 2 qualifiziert waren.

Insofern wäre es, wenn man auf dem Vertrag draufgeblieben wäre, für uns jetzt eine bessere Situation. Wir hätten nicht diese Obsoleszenzproblematik, wo wir jetzt pro Jahr an die 12 bis 15 Millionen € einstellen müssen, und das auf Nutzungsdauer.

Ich habe berichtet, dass der Bonus des Herrn Bundesministers möglicherweise über diesen Weg bis zur Ausphasung 2040 aufgebraucht ist und wir dann noch immer 15 Flugzeuge mit schlechter Ausrüstung – und, und, und – haben und die Nachfolgeproblematik wieder anstoßen müssen.

Abgeordneter Dr. Reinhard Eugen Bösch (FPÖ): Hätte diese Umrüstung Ihrer Einschätzung nach auch Auswirkung auf die Nutzungsdauer gehabt? (*Auskunftsperson Hofer: Ja!*) – Die Flugzeuge wären nicht so lange nutzbar gewesen?

Ministerialrat Karl Hofer: Die umgerüsteten wären länger nutzbar gewesen.

Abgeordneter Dr. Reinhard Eugen Bösch (FPÖ): Darf ich Ihnen noch eine Frage zur Preisposition Systemänderung stellen und Ihnen dazu ein Dokument mit der Nummer 27794 vorlegen? (*Der Auskunftsperson wird ein Schriftstück vorgelegt.*)

Das ist ein Schreiben der Firma Eurofighter an das Bundesministerium für Landesverteidigung, in dem die „Preisposition Systemänderung“ mit 57 Millionen € ausgewiesen wird. – Kennen Sie dieses Schreiben?

Ministerialrat Karl Hofer: Ja, ich kenne es, ich habe auch - - Ja, ich kenne es, jawohl.

Abgeordneter Dr. Reinhard Eugen Bösch (FPÖ): Wurde vonseiten des Ressorts je eine Abrechnung oder eine Rechnung angestellt, ob diese 57 Millionen zu Recht erhoben werden? Gibt es hier eine Gegenrechnung von unserer Seite?

Ministerialrat Karl Hofer: Es gibt keine Preisaufschlüsselung, und wenn es keine Preisaufschlüsselung gibt, tut man sich verdammt schwer, eine Plausibilitätsprüfung zu machen, ob das gerechtfertigt ist.

Wenn ich nur kurz etwas zu diesen Systemänderungskosten sagen darf: Mit dem Vergleich hat die Eurofighter GmbH einen riesigen administrativen Aufwand zu bewältigen gehabt. Sie hat Flugzeuge stornieren müssen. Das geht hinunter bis zu den 400 Sublieferanten, wo Vertragsanpassungen notwendig waren. Sie haben sich darum kümmern müssen, dass Luftwaffenflugzeuge in das Modifikationsband kommen, dass sie modifiziert werden.

Bei einer genaueren Preisaufschlüsselung, wenn man sie hätte, könnte man das herauslesen, aber so, wenn dort 57 Millionen stehen - - Ja, das wurde verhandelt.

Ich kann es nicht genau sagen, was da dahintersteckt, und es gibt auch kein Papier, wie sich diese 57 Millionen zusammensetzen.

Ich kann jetzt aber auch nicht sagen, ob es dem Herrn Bundesminister gelungen wäre, diesen Detailaufbruch von der Firma zu bekommen. Ich war nicht dabei, tut mir leid.

Abgeordneter Dr. Reinhard Eugen Bösch (FPÖ): Danke, das ist nur ein weiteres Mosaik in Bezug auf das Bild, dass von unserer Seite im Rahmen dieser Vergleichsverhandlungen nicht mit dem notwendigen Nachdruck verhandelt worden sei. (*Vorsitzender Kopf gibt das Glockenzeichen.*) Das haben auch der Rechnungshof und auch andere Stellungnahmen bestätigt, zum Beispiel die der Oberstaatsanwaltschaft Wien, die erklärt hat, dass dieser Vergleich nicht zum Vor-, sondern zum Nachteil der Republik ausgefallen sei. – Sind Sie auch dieser Ansicht?

Ministerialrat Karl Hofer: Ich habe vorhin erklärt, dass sich im Zeitablauf dieses Bild ergeben könnte, dass wir diesen Bonus einsetzen müssen, um die Flugzeuge bis 2040 in Betrieb zu halten.

Abgeordnete Gabriele Tamandl (ÖVP): Herr Ministerialrat Hofer! Haben Sie gewusst, dass sich die Firma Eurofighter Sie und Herrn Knoll im Verhandlungsteam für die Vergleichsverhandlungen gewünscht hat?

Ministerialrat Karl Hofer: Das habe ich in Erfahrung gebracht, da ist der Vergleich schon abgeschlossen gewesen.

Abgeordnete Gabriele Tamandl (ÖVP): Können Sie sich erklären, warum das so ist?

Ministerialrat Karl Hofer: Wenn das Ziel dieser Vergleichsverhandlungen oder dieser Verhandlungen der Ausstieg oder ein Vergleich ist, wo es rein um eine politische Absicht und um juristische Aspekte geht, braucht man keinen Ingenieur und keinen Betriebswirt dazu.

Abgeordnete Gabriele Tamandl (ÖVP): Danke, aber meine Frage war eine andere, nämlich warum Eurofighter sich Sie gewünscht hat, ob Sie dafür eine Erklärung haben, und nicht, ob Sie eine Erklärung dafür haben, dass Sie der Minister nicht dabei haben wollte. Ich habe Sie eigentlich umgekehrt gefragt, ob Sie sich erklären können - -

Ministerialrat Karl Hofer: Weil wir auch bei den Hauptverträgen schon die beiden Vertragsverhandler waren.

Abgeordnete Gabriele Tamandl (ÖVP): Haben Sie eine Wahrnehmung darüber, dass es offenbar ein Angebot vonseiten Eurofighters über eine Kaufpreisreduktion von 200 Millionen

gab und dass der Herr Minister gesagt hat: Nein, das kommt überhaupt nicht infrage, da breche ich die Verhandlungen ab!?

Ministerialrat Karl Hofer: Diese Wahrnehmung ist mir so nicht zugegangen. Es hat aber natürlich mehrere, sage ich einmal, Gespräche, mehr oder weniger Kaffeerunden, gegeben, wo man sagt – beispielhaft –: Ja, wir sehen, dass wir die Tranche-2-Flugzeuge jetzt nicht mehr rechtzeitig liefern können, wie wäre es, wenn wir den Vertrag derart abändern, dass wir den Lieferplan hinausschieben und wir euch die Überbrückung mit F5 finanzieren?

Ich sage, solche Gespräche hat es gegeben. Es hat von der Eurofighter GmbH immer wieder den Versuch gegeben, wenn sie in eine Malaise hineingelaufen ist, dass sie nach Lösungen gesucht hat. Und es wäre mir durchaus verständlich, wenn auch so eine Information rübergekommen wäre: Ihr kriegt 200 Millionen, und wir liefern wie gehabt! Es ist aus meiner Sicht nicht unwahrscheinlich, dass es solche Gespräche gegeben hat – aber nicht mit mir.

Abgeordnete Gabriele Tamandl (ÖVP): Der damalige Minister Darabos hat das ja gestern bestätigt, aber er wollte unbedingt die Reduktion von 18 auf 15 Flugzeuge.

Ist Ihnen bekannt, warum er unbedingt eine Reduktion der Anzahl wollte?

Ministerialrat Karl Hofer: Nein.

Abgeordnete Gabriele Tamandl (ÖVP): Vielleicht habe ich Sie falsch verstanden, aber vielleicht bestätigen Sie uns das noch einmal: Haben Sie von 100 Flugstunden pro Jahr gesprochen?

Sie haben gesagt, zuerst wären es 1 800 Flugstunden gewesen, jetzt sind es 1 500 – meinen Sie das pro Jahr? (*Auskunftsperson Hofer: Pro Flugzeug!*) – Schon, aber 100 Flugstunden pro Jahr pro Flugzeug?

Ministerialrat Karl Hofer: Pro Flugzeug, mit 18 Flugzeugen 1 800 Stunden und mit 15 Flugzeugen 1 500 Stunden.

Abgeordnete Gabriele Tamandl (ÖVP): Es geht um diese fast neuwertigen Flugzeuge, eigentlich um die gebrauchten Flugzeuge. Sie haben gesagt, manche haben sogar 300 Flugstunden gehabt.

Bei den Vergleichsverhandlungen, nach der Punktation, war es so, dass man ausverhandelt hat: Okay, wie soll das – fast neuwertig – in diesem Vergleichsdokument, in diesem Vertrag drinnen stehen? – Da wollte Peschorn, dass drinnen steht: Zwischen 100 und 200 Flugstunden, fixiert, dass das fast neuwertig betrifft. Jetzt haben Sie vorhin gesagt, es hat auch welche mit 300 Flugstunden gegeben. – Bedeutet das in der Logik, die waren drei Jahre alt? (*Auskunftsperson Hofer: Der letzte Halbsatz?*)

Sie haben gesagt, es hat auch einen gegeben, der 300 Flugstunden gehabt hat. (*Auskunftsperson Hofer: Ja!*) – Das heißt, das war ein Eurofighter, der drei Jahre auf dem Buckel gehabt hat?

Ministerialrat Karl Hofer: Ja.

Abgeordnete Gabriele Tamandl (ÖVP): Die Firma Eurofighter – mit Herrn Professor Lukas – hat gesagt: Nein, es kommt nicht infrage, dass das da hineinkommt! – Haben Sie eine Wahrnehmung darüber, warum die nicht definieren wollten, was fast neuwertig heißt?

Ministerialrat Karl Hofer: Weil sie es zu diesem Zeitpunkt nicht konnten. Zu diesem Zeitpunkt, als der Vergleich passierte, wusste man ja noch nicht, welche Flugzeuge die deutsche Bundeswehr für uns bereitstellen kann. Das ist erst danach passiert.

Wir hatten ja erst nach Abschluss des Vergleiches die Kontakte mit der deutschen Luftwaffe, wo sie uns dann sechs Flugzeuge -- Die deutsche Luftwaffe hat uns nach dem Vergleich insgesamt neun Flugzeuge vorgestellt -- das war im August, schätze ich einmal --, und aus diesen neun Flugzeugen konnten wir auswählen, wobei wir eben versucht haben, das Beste für uns herauszuholen.

Da ist ein Flugzeug dabei gewesen, das sogar nur eine Flugstunde gehabt hätte, nur: Dieses Flugzeug ist in Kaufbeuren für die Technikerausbildung gestanden, das heißt, da haben in den letzten vier, fünf Jahren gewissermaßen Ungeübte schon herumgeschraubt. Auch wenn dieses Flugzeug nur eine Flugstunde hatte -- das ist das Überfliegen von Manching nach Kaufbeuren gewesen --, auf so ein Flugzeug mussten wir verzichten, obwohl es attraktiv gewesen wäre; keine Flugstunde; nur, das wäre technisch der Horror gewesen, dieses Flugzeug wieder flugfähig zu machen.

Daher haben wir dann eben eine Auswahl von sechs Flugzeugen getroffen, die für uns am besten hineinpassen. Nach dieser Auswahl haben wir gewusst, wie viele Flugstunden diese einzelnen Flugzeuge schon draufhaben. In Summe waren das ungefähr 1 500 Flugstunden; das meiste war ungefähr 300 oder 350 -- ich habe es nicht mehr so genau in Erinnerung --, eines war dabei, das ein bisschen mehr als 100 Flugstunden gehabt hat. Das hat aber für uns keine Relevanz gehabt, weil wir uns ja diese 1 500 Flugstunden haben ausgleichen lassen, indem wir das umgerechnet haben. Was kosten 1 500 Flugstunden? -- Das Flugzeug ist ausgelegt auf Strukturlebensdauer 6 000 Stunden, 1 500 ist ein Viertel; ein Flugzeug kostet -- Hausnummer -- 80 Millionen, ein Viertel davon, sage ich einmal, 20 Millionen.

Diese 20 Millionen Wertverzehr haben wir uns dann durch Übergabe von neuem GPS, neuem IFF und von Engineeringleistungen ausgleichen lassen, sodass man unterm Strich hat sagen können: Ja, dieser Wertverzehr ist einigermaßen adäquat ausgeglichen worden. Und da ist es völlig belanglos, ob ein Flugzeug 100 Stunden oder 300 Stunden hat. Wir haben die Stunden zusammengezählt und gesagt: Das war der Wertverzehr und das lassen wir uns ausgleichen! -- Das ist dann auch August/September 2007 gelaufen.

Abgeordnete Gabriele Tamandl (ÖVP): Sie haben uns jetzt bei der Befragung durch Kollegen Bösch die Umrüstung von Tranche 1 auf Tranche 2 ausführlich geschildert, aber so wie ich das jetzt verstanden habe -- ohne dass man da ein Techniker ist und ohne dass man sich das wirklich vorstellen kann --, ist das, was Herr Dr. Koziol gestern gesagt hat, nicht korrekt, denn er hat gemeint, es wäre schlecht gewesen, man hätte Tranche-1-Flieger und Tranche-2-Flieger gehabt.

Im Endeffekt, wenn alle sechs Tranche-1-Block-5-Flieger auf Tranche-2-Block-8-Flieger aufgerüstet worden wären, hätte man eine einzige Ersatzteillogistik gehabt und nicht zwei parallel. Ist das richtig? Abgesehen davon, dass die Aufgerüsteten nie Tranche-2-Flieger gewesen wären, so wie Sie gesagt haben, aber man hätte, wenn alle dann so weit aufgerüstet gewesen wären, eine einzige Ersatzteillogistik gehabt?

Ministerialrat Karl Hofer: Wenn wir ausschließlich Tranche 1 bekommen hätten oder bekommen, ist es eine einheitliche logistische Schiene -- kein Problem. Wenn wir Tranche-2 bekommen hätten -- eine einheitliche logistische Schiene. Wenn wir zwölf Tranche-1-Flugzeuge bekommen hätten -- und danach wäre Eurofighter schon lieferfähig gewesen, reine Tranche-2-Flugzeuge -- und diese Tranche-1-Flugzeuge funktional nachgerüstet werden auf Tranche 2,

dann ist es nicht mehr eine reinrassige Logistikschiene, weil ja nur die avionischen Elemente, die Computer, gleich sind mit der Tranche 2; der Maschinenbau, das Flugzeug selber, das Fahrwerk und so weiter unterscheidet sich von dem – aber das ist auch beherrschbar.

Ganz schlimm wäre gewesen, wenn die ersten zwölf an uns gelieferte Flugzeuge Tranche-1-Flugzeuge gewesen wären, die letzten sechs hingegen reine Tranche-2-Flugzeuge, und wir dann diese Tranche-1-Flugzeuge funktional auf Tranche 2 nachgerüstet hätten; dann hätten wir zwei logistische Schienen benötigt, und das ist ja ohnedies nicht passiert.

Abgeordnete Gabriele Tamandl (ÖVP): Jetzt haben wir durch den Vergleich zwar die reinrassigen Tranche-1-Flugzeuge, aber Sie haben gesagt, dass wir durch diese Obsoleszenzprobleme 12 bis 15 Millionen jährlich einstellen müssen und bis zum Jahr 2030 die ersparten 250 Millionen abgeausnet haben.

Ministerialrat Karl Hofer: Bis 2040, und da wird irgendwann der Zeitpunkt kommen, das müsste man noch genauer untersuchen, an dem dieses Potenzial aufgebraucht ist.

Abgeordnete Gabriele Tamandl (ÖVP): Ich möchte Ihnen ein Dokument vorlegen, nämlich mit der Nummer 49702. (*Der Auskunftsperson wird ein Schriftstück vorgelegt.*) Es geht da noch einmal um die Ersatzteile. Neben dem Terminus fast neuwertig hat es ja noch einen anderen gegeben, der nicht genau definiert war, nämlich „angemessene Versorgung von Ersatz- und Umlaufteilen (für 30 Jahre)“.

Dieses Dokument, das ich Ihnen hier vorgelegt habe, ist ein Dokument von der Taskforce. Ein Teil davon ist die Bewertung des Leiters der Gruppe Revision, ein sogenanntes Non-Paper, vom 21.5.2013, also bekanntlich – gestern habe ich gesagt, fünf Jahre, aber eigentlich sind es sechs Jahre – sechs Jahre nach dem Vergleich. Im Juni 2007 war der Vergleich, und im Mai 2013 gibt es nun diese Feststellung. Da heißt es jetzt: „Der Terminus ‚angemessene Versorgung mit Ersatz- und Umlaufteilen (für 30 Jahre)‘ ist noch eindeutig zu definieren.“

Das heißt, sechs Jahre nachdem man den Vergleich abgeschlossen hat, den Terminus dort eingefügt hat, hat man immer noch nicht die Definition für „angemessene Versorgung“ mit Ersatzteilen gehabt. – Wie können Sie uns das erklären? Sie sind ja ein ausgewiesener Spezialist. Sie müssen herhalten, müssen uns diese ganzen Details erklären.

Ministerialrat Karl Hofer: Die angemessene Versorgungbarkeit: Ich habe zu Beginn meiner Ausführungen gesagt, wie wir unsere Logistik aufbauen. Da gibt es die Umlaufteile – das sind die Computer, das sind Starter und weiß der Teufel, was noch, also Aggregate, die im Flugzeug eingebaut sind –, und es gibt die Ersatzteile.

Für die Umlaufteile – ich nenne sie jetzt einmal Umlaufteile; Computer und Ähnliches – errechnen wir, nachdem das Materialerhaltungskonzept feststeht – Materialerhaltungskonzept heißt: Wie viel Arbeit machen wir in Österreich?, Wie viele Flugstunden brauchen wir?, Was ist das Ausfallsverhalten der einzelnen Komponenten?, Wie lange ist die Durchlaufdauer? – die Reserve, die wir brauchen, damit, wenn diese Komponente mit der Durchlaufdauer zur Industrie geht, bevor die letzte Komponente aus dem Lager verschwindet, der Durchlauf von der Firma schon wieder stattgefunden hat. Dieser Vorgang rennt bereits seit 2007.

Für die Umlaufteile war immer die angemessene Versorgungbarkeit hergestellt. Wenn wir gesehen haben, dass die Durchlaufdauern zu hoch sind – Durchlaufdauer ist die Dauer vom Wegschicken bis zur Firma und wieder zu uns zurück –, haben wir auch Reserven erhöht, um das auszugleichen. Es war von Anbeginn eine ausreichende Versorgung sichergestellt. Dass es natürlich das eine oder andere Hoppala gibt, wo ein Stau bei der Firma ist und das eine nicht

ganz so gut funktioniert, habe ich vorher schon erklärt; dann versuchen wir den Ausgleich über die deutsche Luftwaffe, wo wir ein Zusammenarbeitsabkommen haben, wo wir uns leihweise Dinge hereinholen.

Was die Ersatzteile betrifft, wird das ebenfalls wieder vom Materialerhaltungskonzept abgeleitet: Wie viele Stunden habe ich zu fliegen? Wie viele Wartungsereignisse einer bestimmten Kategorie habe ich bis dorthin? Dann lese ich nach, welche Tasks ich zu machen habe. Bei jedem Task hängt dabei, welches Material ich brauche – und das bevorraten wir uns ganz einfach für ungefähr zwei Jahre.

Das heißt, wir sind in dem Moment, wo wir ein Luftfahrzeug in die Luft bringen, organisatorisch richtig aufgestellt, um die Versorgung zu gewährleisten. Dass es natürlich immer wieder einen Nachsteuerungsbedarf gibt, ist schon klar, aber das ist in unserem Konzept drinnen. Bevor unsere Flugzeuge fliegen oder zum Fliegen gebracht werden, hat diese Versorgung sichergestellt zu sein.

Ich kann mir das nur so erklären: Solche Aussagen kommen deshalb, weil es eben Störungen gibt; und dann ist man dazu geneigt, dass man sagt: Bitte schaut noch einmal nach, es funktioniert noch etwas nicht!

Abgeordnete Gabriele Tamandl (ÖVP): Und wenn gar nichts mehr geht, kannibalisiert man andere Flugzeuge, damit man einige in der Luft halten kann, nimmt man die Ersatzteile von anderen, oder wie darf man sich das vorstellen? Auch das ist evident.

Ministerialrat Karl Hofer: Kannibalisieren – dieses schlimme Wort ist in unseren Verfahren enthalten, ist allerdings nur eine Notmaßnahme. Wir haben aber die Erfahrung gemacht, in der Anfangsphase des Eurofighters ist Kannibalisieren mehr als nur eine Notmaßnahme gewesen. Wir haben tatsächlich Flugzeuge umgebaut, die ohnedies in eine Wartung gekommen sind; aber Sie haben völlig recht, auch das ist ein Aufwand.

Wir haben aber immer darauf geachtet, dass damit die Sicherheit der Luftfahrt nicht gefährdet ist. Da ist man nämlich relativ rasch an einem Punkt angelangt - - Wenn man aus einem Flugzeug etwas herausreißt, sage ich einmal, drollig gesprochen, und es in einem anderen Flugzeug einbaut und dann wieder zurückrüstet, dann hat man hier auch ein gewaltiges Dokumentationserfordernis. Es ist durchaus auch passiert, dass man für kurze Zeit nicht mehr gewusst hat, wo was eingebaut ist, und das ist gefährlich.

Daher haben wir uns dann zum Prinzip gemacht: Wir müssen von diesem Kannibalisieren wegkommen, das ist ganz schlecht. Im Zeitablauf ist es dann auch gelungen, dass wir über diese sogenannten Reserven, von denen ich gesprochen habe, und natürlich auch die Kontakte mit den Instandsetzungsfirmen das Kannibalisieren ziemlich zurückgedrängt haben. Ich räume aber ein, es findet noch immer statt.

Abgeordnete Gabriele Tamandl (ÖVP): Sie haben schon ein paar Mal von wenigen finanziellen Mitteln geredet; das ist ein paar Mal von Ihnen gekommen, und das war auch immer so. – Wie ist denn Ihre Wahrnehmung darüber, dass die 250 Millionen, die seitens Eurofighters für den Vergleich gekommen sind, nicht in das Ressortbudget geflossen sind, sondern in das allgemeine Budget?

Ich gehe einmal davon aus (*Vorsitzender Kopf gibt das Glockenzeichen*), Herr Bundesminister Doskozil hätte in derselben Situation dem Finanzminister wahrscheinlich die Daumenschrauben angesetzt, damit das Geld in sein Ressort fließt.

Ministerialrat Karl Hofer: Ich müsste das wissen, aber - - Da gibt es jetzt Ja oder Nein, nicht? Ich kann nicht bestätigen, wo das hingeflossen ist. Ich habe damit zu tun gehabt, mir ist es aber jetzt nicht mehr in Erinnerung, ob das in unsere Kasse gekommen ist oder ins Finanzministerium.

Abgeordnete Gabriele Tamandl (ÖVP): Es ist ins allgemeine Budget geflossen. Ich hätte nur gerne gewusst, wie das das Haus selbst gesehen hat, dass die 250 Millionen ins allgemeine Budget gehen und nicht ins Verteidigungsbudget – aber in der nächsten Runde mehr. (*Auskunftsperson Hofer: Aber ich glaube, das war die Regel so, nicht?*)

Abgeordnete Dr. Gabriela Moser (Grüne): Herr Ministerialrat Hofer, Sie vermitteln einen sehr kompetenten Eindruck, infolgedessen ist es für uns nicht nachvollziehbar, warum der Herr Minister auf Ihre Expertisen verzichten konnte.

Ihre Expertise besteht ja vor allem in wirtschaftlicher und technischer Hinsicht, darum darf ich zuerst noch zurückgreifen auf Ihre Expertise bei der Berechnung der Betriebskosten, so darf ich es nennen, Eurofighter im Vergleich zu Gripen. (*Auskunftsperson Hofer: Ja!*) – Könnten Sie das noch einmal darlegen?

Nach unseren Unterlagen sind die Jahresbetriebskosten damals, 2002, von Ihnen beim Eurofighter in der Größenordnung von 71,5 Millionen € und beim Gripen von 37,3 Millionen € eingeschätzt worden.

Vorsitzender Karlheinz Kopf: Frau Abgeordnete, können Sie mir gleich dazusagen, was das mit dem Verhandlungsgegenstand Vergleich zu tun hat? Vielleicht sagen Sie das auch in einem Satz dazu.

Abgeordnete Dr. Gabriela Moser (Grüne): Das ist im Vertrag - - Wir haben diese Unterlagen, Entschuldigen Sie! Ich kann ja fragen, das ist ja kein Problem, nicht?

Vorsitzender Karlheinz Kopf: Sie können nur fragen, wenn es zum Verhandlungsgegenstand I, Vergleich, gehört.

Abgeordnete Dr. Gabriela Moser (Grüne): Ja, das ist mir durchaus klar. Der Vergleichsvertrag fußt ja auf dem Vertrag 1, und der Vertrag 1 und 2 aus dem Jahr 2005 - -

Vorsitzender Karlheinz Kopf: Aber die Frage der Typenentscheidung des Jahres 2002/2003 ist nicht Gegenstand des Vergleiches.

Abgeordnete Dr. Gabriela Moser (Grüne): Ja, durchaus, aber ich hätte gerne noch gewusst - -

Vorsitzender Karlheinz Kopf: Sie müssen es uns nur erklären. Bitte, machen Sie einmal weiter!

Abgeordnete Dr. Gabriela Moser (Grüne): Eine schlichte Frage, kürzen wir ab: Herr Ministerialrat! Ist der Betrieb der Eurofighter teurer als der Betrieb von Draken? Welche Unterlagen hatten Sie damals bei der Berechnung? Sind die noch existent?

Ministerialrat Karl Hofer: Meinen Sie Gripen oder Draken? Draken?

Verfahrensanwalt Dr. Andreas Joklik, LL.M.: Ich würde auch sagen, das ist nicht vom Gegenstand Vergleich umfasst und kein Thema, zu dem die Auskunftsperson antworten muss.

Abgeordnete Dr. Gabriela Moser (Grüne): Sind diese Berechnungen in den Vergleich, in die Vergleichsverhandlungen, Vergleichsbetrachtungen eingeflossen?

Ministerialrat Karl Hofer: Nein, Vergleich nicht, sondern aus der Bewertung im Jahre 2002 gibt es diese Unterlagen, die auch beim letzten Untersuchungsausschuss hier schon vorgelegt wurden. Ja, die gibt es, und zwar zum Zeitpunkt der Ausschreibung.

Vorsitzender Karlheinz Kopf: Zu diesem Thema kommen wir noch. (*Auskunftsperson Hofer: Ja!*)

Abgeordnete Dr. Gabriela Moser (Grüne): Gut. Frage zwei: Sie kennen alle Rechnungshofberichte über den Vergleichsvertrag. Es sind, grob gesprochen, drei Hauptkritikpunkte, 30 Hauptkritikpunkte. – Sind Sie grosso modo derselben Meinung wie der Rechnungshof?

Ministerialrat Karl Hofer: Da ich vorgestern am Abend eingeladen worden bin und gerade einmal mit *einem* Rechnungshofbericht durchgekommen bin, könnten Sie mir die drei Punkte kurz sagen?

Abgeordnete Dr. Gabriela Moser (Grüne): Gehen wir der Zeitknappheit wegen auf *einen* ein, und zwar die In-Service-Support-Verträge. (*Auskunftsperson Hofer: Ja!*) Hier gab es Haftungsgrenzen, die hinaufgesetzt worden sind, die betrogen dann 20 Millionen. Die Republik musste dafür 14 Millionen zahlen. – Erscheint Ihnen das sinnvoll?

Ministerialrat Karl Hofer: Da muss ich Sie hinweisen, wie ich vorher schon gesagt habe, ich bin Betriebswirt und Techniker. Ich gehe davon aus, dass unser Kaufmann, der kommerziell-rechtliche Teil, noch vorbeikommt. Das ist ein kommerziell-rechtliches Thema, war nicht mein Thema.

Ich habe mich weder um Finanzierungskosten noch um diese Dinge kümmern müssen; das ist rein eine Aufgabe des kommerziell-rechtlichen Teils, damals Ministerialrat Wall.

Abgeordnete Dr. Gabriela Moser (Grüne): Sie waren Leiter der Projektgruppe Eurofighter-Implementierung. Es gibt Spannungen zur Taskforce, was die Übernahme angeht. Wie beurteilen Sie – Sie waren öfter in Deutschland – die technischen Gegebenheiten von Eurofightern der Tranche 1? Wissen Sie von Beschwerden der deutschen Luftwaffe über diese Flugzeugtype Bescheid?

Ministerialrat Karl Hofer: Die Erklärung ist folgendermaßen: Wenn wir Österreicher ein Problem zu behandeln haben oder auf ein Problem stoßen, so versuchen wir, dieses Problem positiv zu bearbeiten und auch zu lösen. Damit haben wir in Zeltweg dramatisch weniger Probleme als die deutsche Luftwaffe.

Die deutsche Luftwaffe ist eine mächtige Organisation, wir sind klein. Bei uns gibt es zwei, drei Leute, die hier die Entscheidung treffen. Im gleichen Verhältnis sind in der deutschen Luftwaffe viele Stellen eingebunden. Diese Einbindung der vielen Stellen ergibt Reibungsverluste; und die deutsche Luftwaffe ist im Unterhalt, ich kann es jetzt nur vom Eurofighter sagen, dramatisch schlechter aufgestellt als wir.

In letzter Zeit sind Offiziere und Beamte der deutschen Luftwaffe wiederholt bei uns gewesen, um sich dieses System bei uns in Zeltweg anzuschauen. Sie würden sich wünschen, auch in dieser Art arbeiten zu können. Diese Unzufriedenheit in Deutschland draußen kommt eben dann damit zum Ausdruck, dass gegen alles und jedes gemieselt wird. Das ist für uns immer

unverständlich: Wir lösen das Problem, die tun mieseln, und daher kommen sie auch nicht vom Fleck.

Ich habe vorhin schon gesagt: Wenn bei uns eine 400-Stunden-Wartung gemacht wird, dauert es in Zeltweg 62 Tage; in Deutschland draußen dauert das neun Monate – nur Administration, viel Administration, und diese Administration machen sie nicht freiwillig, sondern das ist im Verfahren durch die große Organisation ganz einfach gegeben. Daher sind sie höchst unflexibel, und diese höchste Inflexibilität ruft höchste Unzufriedenheit hervor.

Abgeordnete Dr. Gabriela Moser (Grüne): Sie wiesen auch schon darauf hin, dass es bezüglich Liefertermin und vorangehender Werksprüfung beziehungsweise Änderung des Vergleichsvertrags einen gewissen Zeitdruck gegeben hat. Die Werksprüfung wurde von Technikern in Deutschland unter Beiziehung österreichischer Techniker vollzogen. – Welchen Eindruck gewannen Sie von den Abläufen dieser Werksprüfung? Waren die seriös und genau genug?

Ministerialrat Karl Hofer: Da gibt es zwei Dinge: Das eine ist die Werksgüteprüfung. Werksgüteprüfung heißt: Hier wird der Vertrag gegenüber der Lieferleistung geprüft; das ist die Werksgüteprüfung. Das haben ausschließlich österreichische Beamte und Offiziere durchgeführt, da hatten wir keine Unterstützung.

Im Unterschied dazu war die technische Abnahme der Flugzeuge – das hat mit Werksgüteprüfung nichts zu tun – ein Input für die Werksgüteprüfung, selbstverständlich; aber das sind zwei verschiedene Vorgänge.

Technische Abnahme, dass das Flugzeug auch lufttüchtig ist: Da hatten wir eine Unterstützung über einen Vertrag mit der deutschen Luftwaffe, mit der Güteprüfstelle Manching, die gewissermaßen für uns diese Prüfungen nach ihren Regeln – die wir vorher darauf geprüft haben, ob die genauso streng sind wie unsere Regeln – durchgeführt hat. Wir sind draufgekommen, die Deutschen hätten sogar noch strengere Regeln als wir, daher war uns das ganz recht. Wir haben diese technische Abnahme der Flugzeuge ab Februar 2006 permanent durch österreichische Ingenieure, also Angestellte des Bundesheeres, begleitet.

Ja, wir haben hier auf einen Unterstützungsvertrag der deutschen Luftwaffe zurückgegriffen, die für uns das gemacht hat, aber praktisch immer unter der Aufsicht eines österreichischen Beamten, weil wir einfach nicht die Kapazität hatten.

Abgeordnete Dr. Gabriela Moser (Grüne): Hätte es durch eine Hinauszögerung dieser Werksgüteprüfungen noch zeitlichen Spielraum für die Verhandlungen zum Vergleich gegeben?

Ministerialrat Karl Hofer: Ja, man hätte - - Die Frage ist nur, wann die Eurofighter GmbH vermeint hätte: So, jetzt ist Stopp, jetzt machen wir das Argument Annahmeverzug geltend! Ich glaube, dass das durchaus in der Diskussion des Herrn Bundesministers Darabos mit der Firma zu regeln gewesen wäre, und ich glaube nicht, dass wir hier etwas hätten befürchten müssen, dass wir in einen Annahmeverzug hineingekommen wären.

Ja, man hätte es noch hinausschieben können.

Abgeordnete Dr. Gabriela Moser (Grüne): Damit hätte man mehr Zeit für weitere Verhandlungen gewonnen.

Die Taskforce stellt auch fest, dass auch Techniker nicht die alleinige Fähigkeit besäßen, das zu überprüfen. – Wie sehen Sie das?

Ministerialrat Karl Hofer: Können Sie die Frage - - Ich habe den ersten Teil nicht verstanden.

Abgeordnete Dr. Gabriela Moser (Grüne): Jeloschek, als Leiter der Taskforce, sieht ein Problem darin, dass nur Techniker diese Abnahmeprüfung oder die Werksgüteprüfung vorgenommen haben.

Ministerialrat Karl Hofer: Ja, es waren praktisch alles Ingenieure.

Abgeordnete Dr. Gabriela Moser (Grüne): Wer hätte Ihres Erachtens noch beigezogen werden können – im Sinne der Taskforce?

Ministerialrat Karl Hofer: Wir haben als begleitende Kontrolle die Revision dabeigehabt. Wir hätten auch, wenn es Störungen gegeben hätte, unseren kommerziell-rechtlichen - - also unseren Kommerz beigezogen, das war aber nicht notwendig. Wenn es wirklich ein hochtechnisches Detail gegeben hätte, hätten wir auch auf andere Personen des österreichischen Bundesheeres zugreifen können, zum Beispiel auf das Amt für Wehrtechnik. Diese Möglichkeit bestand. Wir waren jederzeit dazu berechtigt, wenn wir dort mit der Werksgüteprüfung nicht zurande kommen, dass wir auch andere Experten des österreichischen Bundesheeres beiziehen. Ich gehe sogar so weit, dass – weil es nicht notwendig war, ist es müßig, darüber zu reden –, wir auch externe Experten zugezogen hätten.

Abgeordnete Dr. Gabriela Moser (Grüne): Diese Werksgüteprüfung wurde letztlich positiv abgeschlossen. Ist das ganz in Ihrem Sinne gewesen oder hätten Sie noch irgendwie Mängel feststellen lassen können?

Ministerialrat Karl Hofer: Diese Werksgüteprüfungen sind äußerst korrekt abgeführt worden, und aus diesen Werksgüteprüfungen - - Werksgüteprüfung heißt ja: Hier ist der Vertrag, hier ist das Flugzeug, und in der Mitte gibt es ein Delta, das noch nicht erfüllt ist. Das ist der Sinn und Zweck der Werksgüteprüfung. Es war nicht alles fertig. Mit dieser Werksgüteprüfung ist eben dann Punkt für Punkt festgelegt worden, wann diese Leistung nachgeliefert wird.

Im Zuge der weiteren Vertragsabwicklung haben wir dann alle diese Punkte abgearbeitet und am Ende, als wir dann 2014 den Vertrag nicht abgeschlossen, sondern geschlossen haben, also zu Ende gebracht haben, jede dieser offenen Leistungen aus den Werksgüteprüfprotokollen sauber abgehandelt und umgesetzt. Dazu war es erforderlich, dass teilweise sogar sogenannte Working Partys – also Ingenieursgruppen von Eurofighter – nach Österreich kommen und dieses Delta in Österreich aufarbeiten. Teilweise haben wir es selber machen können, zum überwiegenden Teil wurde es aber durch die Eurofighter-Industrie gemacht.

Abgeordnete Dr. Gabriela Moser (Grüne): Können Sie ausschließen, dass diese Techniker, die diese Werksgüteprüfung vollzogen, frei vom Einfluss im Sinne von EADS arbeiteten?

Ministerialrat Karl Hofer: Ja, die haben gar keinen Spielraum. Nach meinem Dafürhalten haben sie keinen Spielraum. Es gibt einen Vertrag, neben dem Vertrag gibt es die technische Spezifikation des Luftfahrzeuges, und an dem wird gemessen, und wenn es hier ein Delta gibt, ist es im Werksgüteprüfprotokoll enthalten.

Abgeordnete Dr. Gabriela Moser (Grüne): Aus Ihrer Erfahrung und technischen Sicht: Können Sie einschätzen, ob es für EADS möglich gewesen wäre, auf diese Werksgüteprüfung Einfluss zu nehmen?

Ministerialrat Karl Hofer: Das wäre ganz schwierig gewesen, weil wir permanent die begleitende Kontrolle der Revision hatten. Wir hatten dort jedenfalls immer ein Vieraugenprinzip sichergestellt.

Ich meine, dass Fehler passieren, kann schon sein, aber es ist mir kein Vorgang bekannt, dass uns die Firma zu irgendetwas genötigt hätte, ganz im Gegenteil. Wir haben das immer sehr sauber aufgearbeitet, weil wir zu dem Zeitpunkt wussten: Alles was wir hier tun, wird mehrfach nachgeprüft, nämlich durch den Rechnungshof, durch den Untersuchungsausschuss, möglicherweise sogar den Staatsanwalt. Daher war immer unsere oberste Maxime: Wir müssen sorgfältig arbeiten und vor allem auch sorgfältig dokumentieren.

Abgeordnete Dr. Gabriela Moser (Grüne): Wo gäbe es eventuell Schwachstellen? Wo wäre die Einflussnahme im Sinne von EADS möglich gewesen?

Ministerialrat Karl Hofer: In dem Moment, wo der Vertrag unterzeichnet ist, praktisch nicht mehr, aber – und das ist rein spekulativ, das haben Sie, glaube ich, in letzter Zeit schon mehrfach gehört – bevor man zu einem Vertrag kommt, bevor man eine Ausschreibung macht, gibt es natürlich ungeahnte Möglichkeiten, ich glaube, das ist eh - - lese ich auch nur in den Medien.

Abgeordnete Dr. Gabriela Moser (Grüne): Diese Werksgüteprüfung ist für uns und mich deshalb so wichtig, weil sie die Voraussetzung für den Liefertermin ist, für die rechtzeitige Lieferung, und das ist wiederum die Voraussetzung dafür, ob wir vertraglich Spielraum haben oder nicht (*Auskunftsperson Hofer: Ja!*), ob ein Ausstieg möglich ist oder nicht.

Jetzt kommt die andere Dimension, die gestern schon von Professor Koziol angesprochen worden ist, nämlich diese Typenvielfalt: Sehen Sie die Reduktion der Typenvielfalt durch den Vergleichsvertrag auf Tranche 1 als Vorteil an?

Ministerialrat Karl Hofer: Es ist ein Vorteil. Eine reinrassige Tranche zu haben, ist ein Vorteil (*Abg. Moser – erheitert –: Ja, das sagt der Hausverstand!*), aber wenn ich ein Flugzeug bekommen kann, das eine bessere Ausrüstung hat – eine dramatisch bessere Ausrüstung –, kann man sagen: Es ist technisch beherrschbar, es ist logistisch beherrschbar, es ist zwar nicht schön, aber es wäre die bessere Lösung gewesen – als Techniker und als Betriebswirt.

Abgeordnete Dr. Gabriela Moser (Grüne): Mein Problem ist, dass der Hausverstand auch sagt, dass eine Luftraumüberwachung, die technisch nur tagsüber möglich ist, eigentlich keine Luftraumüberwachung im Sinne der Neutralitätsauflagen für Österreich ist.

Ministerialrat Karl Hofer: Wir sollten diese Lücke raschest schließen, und dazu brauchen wir Ausrüstung, nämlich die, die damals abbestellt worden ist. (*Abg. Moser: Danke schön!*)

Vorsitzender Karlheinz Kopf: Gut, damit ist die erste Fragerunde beendet.

Ich nehme an, Sie haben bei einem Blick auf die Uhr schon festgestellt, dass unsere gestrige Entscheidung, für 13 Uhr die zweite Auskunftsperson zu laden, ein bisschen optimistisch war, wenn wir so weitermachen – aber seis drum; ich mache nur darauf aufmerksam.

Die zweite Runde: 3 Minuten Nettofragezeit. – Bitte, Herr Abgeordneter Bernhard.

Abgeordneter Michael Bernhard (NEOS): Danke, Herr Vorsitzender. Ich glaube, dass ich etwas von dem, was ich vorher an Zeit genutzt habe, einholen kann.

Vorsitzender Karlheinz Kopf: Das war die Hoffnung, die ich mit dieser Anmerkung zum Ausdruck bringen wollte.

Abgeordneter Michael Bernhard (NEOS): Das habe ich mir gedacht.

Herr Ministerialrat, meine erste Frage, die auch schon mehrfach auf andere Art gestellt wurde: Sie haben vorhin selbst gesagt: ob 18, 15 oder 24 Flugzeuge, macht keinen Unterschied.

Ministerialrat Karl Hofer: Nein, zwischen 18 und 15.

Abgeordneter Michael Bernhard (NEOS): Zwischen 18 und 15; die 24 hätten einen Unterschied gemacht. Damals, 2003, wurden in der Ausschreibung Musskriterien vereinbart, die im Laufe der Verhandlungen abgeschwächt wurden oder auf die dann im Vergleich sogar verzichtet wurde. Ebenso gab es eine Einschätzung, wie viele Flugzeuge man grundsätzlich für die Luftraumüberwachung braucht. Ich nehme an, dass da eine 24-Stunden-Überwachung – und nicht nur, solange es hell ist – angedacht war.

Jetzt meine ganz konkrete Frage: Wenn man ursprünglich 24 ins Auge gefasst hat, dann 18, dann 15 - - In meiner Vorstellung bestellt die Republik ja nicht zum Spaß 24, um die dann auf 15 zu reduzieren, sondern da waren ja ursprünglich sicherlich militärische und möglicherweise auch betriebswirtschaftliche Überlegungen dahinter, diese 24 Flugzeuge zu bestellen.

Können Sie mir skizzieren, warum ursprünglich 24, welche Auswirkungen nun die 15 –im Vergleich zu den 24 – haben und warum die Republik nicht schon ursprünglich – wenn die 15 auch ausreichen – nur 15 bestellt hat?

Ministerialrat Karl Hofer: Als damals – aus dem militärstrategischen Konzept abgeleitet – das militärische Pflichtenheft entstanden ist oder geboren wurde, ist man von der Annahme ausgegangen, nicht nur Luftraumüberwachungsflugzeuge zu kaufen, sondern Kampfflugzeuge zu kaufen, die auch international eingesetzt werden. Man hat da durchaus daran gedacht, in UNO-Aktionen, EU-Aktionen oder was auch immer, Flugzeuge einzusetzen. Hier war immer der Plan, dass man – mit einer Anzahl von rund sechs Flugzeugen – das machen kann.

Das war auch letztendlich das Motiv, diese sechs Luftfahrzeuge im ersten Ansatz einmal auch mit dieser Ausstattung – FLIR, DASS und so weiter - - In dem Moment, wo man international ist, im Ausland ist, wo man tatsächlich Gefahr läuft, dass man bedroht – nicht nur bedroht, sondern auch abgeschossen – wird, wäre so eine Ausrüstung unabdingbar.

Mit dem Abbestellen von sechs Luftfahrzeugen war klar, dass diese internationale Ambition bei Aufrechterhaltung der Luftraumüberwachung in Österreich nicht mehr möglich ist. Daher ist es mit 18 Flugzeugen nur mehr um die Luftraumüberwachung in Österreich gegangen. Das war eben mein Einwurf von vorhin. Für die reine Luftraumüberwachung in Österreich ist es zwar nicht schön, wenn man das mit nur 15 Flugzeugen statt mit 18 betreiben kann, aber es ist auch mit 15 möglich. Man muss nur mehr vorsorgen, schneller zangeln, sage ich, am Flugzeug. Das ist organisatorisch möglich, und daher ist es ausgleichbar.

Und wie ich schon vorher gesagt habe: Wir haben Planungen – auch mit diesen Flugzeugen –, hinkünftig 100 Prozent der Luftraumüberwachung durchzuführen und nicht mehr mit einem Ergänzungsluftfahrzeug, was ja ehrlicher ist; und hier auch mitverknüpft die Ausstattung, dass wir auch nachteinsatzfähig sind – das ist das Ziel.

Das ist so die Erklärung dafür, und dann gibt es eben diese Geschichte - - Ursprünglich waren einmal 30 drinnen, wo sechs Doppelsitzer sind. Auf die sechs Doppelsitzer, die reines Ausbildungsgerät gewesen wären, haben wir dann - -; das haben wir dadurch kompensiert, dass wir die Ausbildung in Kooperation mit der deutschen Luftwaffe machen.

Abgeordneter Michael Bernhard (NEOS): Aber derzeit sind wir nicht nachteinsatzfähig, oder irre ich?

Ministerialrat Karl Hofer: Sie können in der Nacht fliegen. Das Radar ist das Primärinstrument, auch in der Nacht Ziele aufzugreifen, für das Radar ist das völlig wurscht. Für einen Identifizierungsauftrag, wo ich nahe an ein anderes Flugzeug herankommen muss, ist einfach entscheidend: Ich muss es sehen – und das kann ich nur mit einer Nachtsichtausstattung.

Abgeordneter Michael Bernhard (NEOS): Die Berechnung der 18 beziehungsweise 15 Flugzeuge, wenn man es etwas anders gestaltet - - Es geht ja immer um den Klarstand, den Sie vorher definiert haben, mit den sieben, acht, neun Flugzeugen. Es geht nur darum, wie viele einsatzbereit sind, nehme ich an. (*Auskunftsperson Hofer: Ja!*) Die Grundlage der Kalkulation war – nehme ich an – aber eine 24-Stunden-Verfügbarkeit mit Identifikationsmöglichkeit in der Nacht. (*Auskunftsperson Hofer: Ja!*)

Hätte sich die Kalkulation anders dargestellt, wenn wir von Anfang an gewusst hätten, dass diese Identifikation nicht möglich ist?

Ministerialrat Karl Hofer: Ganz kurz in der Fliegersprache: Wiederholen, kommen! – Ich habe es nicht ganz verstanden.

Abgeordneter Michael Bernhard (NEOS): Hätten wir gewusst, dass wir in der Nacht nicht identifizieren können, hätten wir vielleicht die Schlussfolgerung gehabt, dass wir von Grund auf nicht 15, sondern nur 12 Flugzeuge benötigen, weil wir eben andere Einsatzlogiken verfolgen.

Wenn das Flugzeug in der Nacht nicht so eingesetzt werden kann wie untertags – für bestimmte Aufträge (*Auskunftsperson Hofer: Ja!*) –, ist doch die Kalkulationsgrundlage eine andere, nämlich die Stunden pro Tag, in denen ich Flieger benötige.

Ministerialrat Karl Hofer: Das hätte eine Auswirkung gehabt, und zwar mit folgendem Hintergrund: Auch wenn wir nachteinsatzfähig sind, heißt das nicht, dass wir in der Nacht fliegen. Es ist ja nur die Einsatzfähigkeit da. Das heißt, es ist eine Bereitschaft da. Bereitschaft heißt, dass ich für die Piloten eine bestimmte Durchhaltefähigkeit brauche. Das ist wie bei den Lkw-Fahrern, der darf acht Stunden fahren und dann muss gewechselt werden. Wenn ich jetzt nicht nur zwei Schichten abzudecken habe – also zwei Mal acht Stunden, sage ich einmal –, sondern auch noch eine dritte Schicht, hat das sehr wohl Auswirkungen auf die Anzahl der Piloten.

Anzahl der Piloten heißt: Der hat eine Mindestflugstundenanzahl zu absolvieren; um eine Durchhaltefähigkeit zu erreichen, brauche ich eine Anzahl von Piloten mit dieser Mindestflugdauer, und das hat dann wiederum eine Rückwirkung auf die Gesamtflugstunden, die ich aus der Materialerhaltung herausbringen muss. – Ja, hätte - - hat natürlich Einfluss, selbstverständlich.

Abgeordneter Michael Bernhard (NEOS): Vielen Dank.

Ich möchte noch ein anderes Thema ansprechen, und ich lege ein Dokument vor, und zwar das Dokument 58533; das bringe ich Ihnen nach vorne. (*Der Auskunftsperson wird ein Schriftstück*

vorgelegt.) Ich skizziere vielleicht nur ganz kurz meine Frage; die ist so allgemein, dass sie aufgrund des Dokuments sehr gut verständlich ist. (*Vorsitzender Kopf gibt das Glockenzeichen.*)

Sie haben vorher davon gesprochen, dass Eurofighter im Wesentlichen sehr kooperativ war. Beim Studium der Unterlagen ist allerdings durchaus der Eindruck gegeben, dass von beiden Seiten Dinge teilweise relativ schleißig gehandhabt wurden. Hier geht es um eine Schreiben von Eurofighter an das Bundesministerium für Landesverteidigung vom 12. Juni 2007, in dem Eurofighter Sie, Herrn Ministerialrat Hofer (*Vorsitzender Kopf gibt erneut das Glockenzeichen*), darauf hinweist, dass vonseiten des Ministeriums noch immer kein Kontakt mit der italienischen Güteprüfbehörde aufgenommen wurde.

Jetzt ist meine Frage: Wie viel Verzögerung – in der Gesamtdebatte jetzt – ist denn in der Branche üblich, und wie schleißig ist die Republik auch gegenüber Eurofighter bei einzelnen Vereinbarungen aufgetreten?

Ministerialrat Karl Hofer: Wie ich vorher gesagt habe: Diese technische Prüfung, diese technischen Abnahmen wurden in Amtshilfe von der deutschen Luftwaffe durchgeführt – mit Unterstützung unserer Beamten. Und wenn es hier Störungen gegeben hat oder hätte, so wären die dazu beauftragt gewesen, diese Störungen zu beheben.

Wir räumen ein, dass es mit den italienischen Stellen *immer* Probleme gegeben hat – nicht nur Verfahrensprobleme, nicht nur Lieferprobleme, auch technische Probleme. Wenn ein technisches Problem auftaucht, sind es – obwohl sie dort den besten Kaffee und die besten Kipferln haben – die Italiener. Und daher ist dieses Bild - - Ja, die Italiener haben zeitweise Probleme verursacht. Ich glaube aber dennoch, dass wir das immer einigermaßen im Zeitplan untergebracht haben; aber man hat vehement dahinter sein müssen. Ja, die Probleme hat es gegeben.

Abgeordneter Leopold Steinbichler (STRONACH): Herr Ministerialrat! Das ist mir klar: 12 Stunden Verteidigungsfähigkeit ist günstiger als 24 Stunden, aber für unsere Bürger hätten wir 24 Stunden erwartet und gebraucht. Da Sie jetzt das mit den Piloten gesagt haben, mit der Bereitschaft: Das ist völlig klar, das kenne ich vom Lkw-Fahren, ich bin selber fünf Jahre gefahren.

Jetzt aber noch einmal zu dieser Einschätzung: Neupreis und gebraucht. Ich bin nämlich jetzt draufgekommen, dass da die Spanne, die zu verhandeln gewesen wäre, ja noch wesentlich größer gewesen wäre. Sie haben gesagt, da sei zwar ein Typ mit nur einer Flugstunde dabei gewesen, weil er für technische Arbeiten, für Piloten und Ausbildung verwendet wurde, deshalb ist aber der Wert trotzdem wesentlich niedriger. Bei einem Auto, wenn es fünf Jahre alt ist und nur 1 000 Kilometer hat, erziele ich ja auch einen wesentlich schlechteren Listenpreis. Da kann ich auch nicht sagen, ich gebe ihn neuwertig her. Der Wagen hat diese fünf Jahre in der Eurotax-Liste. Deshalb, glaube ich, müsste man ja diesen Nachlass, der zu verhandeln gewesen wäre, wesentlich höher ansetzen.

Ministerialrat Karl Hofer: Dieses Flugzeug mit den null Stunden haben wir ohnedies nicht genommen. Das ist schon fünf Jahre dort gestanden. Das heißt, das hätte uns überhaupt nichts geholfen. Alle anderen Flugzeuge – wie die Frau Abgeordnete hier gesagt hat – sind pro Jahr durchwegs 100 Stunden geflogen. Das heißt, wenn ein Flugzeug 200 Stunden drauf hat, ist das zwei Jahre in Betrieb gewesen.

Und nachdem es bei den Flugzeugen nicht so ist wie bei einem Auto, dass man sagt, nach vier oder nach zehn Jahren muss man es weghauen - - Hier geht es rein um die Nutzung in Form von Betriebsstunden. Nachdem die Strukturlebensdauer auf 6 000 Stunden ausgelegt ist, ist es völlig

belanglos, ob ich diese 6 000 Stunden nach 60 Jahren erreiche, nach 30 Jahren erreiche oder 90 Jahren – ist jetzt ein blödes Beispiel. Es geht ausschließlich um die Flugstunden. Darüber hinaus – kann man sagen – gibt es noch einen weiteren Parameter, nämlich in Abhängigkeit davon, wie das Flugzeug belastet wird. Wenn der eine Stunde fliegt – eine Flugstunde –, wird eine Flugstunde, sage ich einmal, von der Strukturlebensdauer abgezogen. Wenn er in dieser einen Flugstunde aber das Flugzeug derart beansprucht, dass er ständig im Plus-9-/Minus-5-g-Bereich drinnen ist, schlägt der sogenannte Fatigue Index zu.

Die Zelle ist schneller abgeflogen, an der Zelle sind mehr Flugstunden abgeflogen, als real geflogen worden sind. Wenn man diese Flugzeuge wirklich extrem nutzt, und das war am Anfang so, hätte es passieren können, dass die Strukturlebensdauer von 6 000 Stunden bereits nach 20 Jahren aufgebraucht ist.

Und daher: Uns waren die Flugstunden wichtig, weil das die Maßzahl ist für - - Ich sage einmal: Das war für uns die Maßzahl für die Berechnung, und nicht das Lebensalter.

Abgeordneter Leopold Steinbichler (STRONACH): Herr Ministerialrat! Diese Meinung kann ich überhaupt nicht teilen, denn da wären die flexiblen Kosten einzurechnen. Das habe ich auch bei anderen Fahrzeugtypen. Im Gegenteil! Ich sage, dass die Geräte und Maschinen, die am meisten eingesetzt sind, am besten funktionieren, aber egal. Das wäre wahrscheinlich Aufgabe dieser Working Partys gewesen, das zu erarbeiten.

Ich komme noch einmal ganz dezidiert darauf zurück, Herr Ministerialrat, weil Sie mir das nicht beantwortet haben. Ich möchte Ihnen jetzt drei Schriftstücke vorlegen, und zwar einmal die Excel-Liste Kostenreduktion im Investitionsbereich, wo diese 30 Prozent basierend - - (*Rufe: Nummer?*) – Die hat keine Nummer, das ist eine Excel-Liste – ah Entschuldigung: Nummer 58533.

Dann haben wir ein Schriftstück aus Ihren Händen, mit Ihrer Abfertigung, genehmigt am 21.8.2007, wo auch auf diese NATO-Preisliste verwiesen wird (*Rufe: Nummer?*) – mit der Nummer 16264 –, und dann das weitere Besprechungsprotokoll mit der Nummer 25903, wo von Herrn Jeloschek ebenfalls wieder diese NATO-Preisliste eingefordert wird und 30-prozentige Reduktionen in Aussicht gestellt wurden.

Sie haben zuerst gesagt, Sie können das nicht beantworten oder Sie wissen nicht mehr, warum das nicht erfolgt ist. – Wie stehen Sie dazu?

Ministerialrat Karl Hofer: Können Sie die Frage noch einmal konkret wiederholen?

Abgeordneter Leopold Steinbichler (STRONACH): Ja, selbstverständlich! Ich habe bereits in der ersten Fragerunde darauf hingewiesen: Warum kam diese NATO-Preisliste, die ja diese 30-prozentigen Ersparungen, wie in diesen drei Schriftstücken jeweils erwähnt, gebracht hätte, nicht zur Geltung beziehungsweise ab wann wurde sie dann in Österreich bekannt oder angewendet?

Ministerialrat Karl Hofer: Auf die Gefahr hin, dass ich es jetzt nicht ganz treffe: Ich habe berichtet, dass wir sogenannte In-Service-Support-Verträge haben, womit genau diese Dinge da eingekauft werden, logistische Leistungen und so weiter. Wir haben den ersten In-Service-Support-Vertrag von 2007 bis 2012 abgeschlossen. Im nächstfolgenden Vertrag, ab 2012, ist – und da gibt es auch eine Unterlage von unserem Kaufmann – eine 29,5 Prozent große Preisreduktion eingetreten, und zwar In-Service-Support-Vertrag 1 zum In-Service-Support-Vertrag 2 – wenn ich Sie richtig verstanden habe.

Das hat mehrere Ursachen, einerseits, weil die Firma Eurofighter GmbH sich auch organisatorisch konsolidiert hat, andererseits haben wir verschiedene Leistungen aus der Anfangsphase nicht mehr benötigt, sodass ein Einsparungspotenzial im zweiten Vertrag – ich glaube, der Vertrag ist 2012 bis 2017 gelaufen – von 29,5 Prozent erreichbar war.

Abgeordneter Leopold Steinbichler (STRONACH): Jetzt sei mir ein kleiner Vergleich zur Jagd erlaubt. Ihr habt da eigentlich im Ministerium ein völlig eigenes Deutsch: In-Service-Verträge, Working Partys – okay, schwer nachvollziehbar! (*Vorsitzender Kopf gibt das Glockenzeichen.*) Warum wurde diese NATO-Liste bei den Vergleichsverhandlungen nicht als Grundlage genommen? Sie haben diese Frage nicht beantwortet. Die NATO-Liste, nicht die In-Service-Verträge! Die Liste liegt ja vor, die haben wir ja bereits vorgelegt; das ist die Liste mit der Nummer 3318, die zweite Einsichtsbemerkung.

Ministerialrat Karl Hofer: Ja, kann ich nur zur Kenntnis nehmen. Ich sehe die NATO-Liste hier zum ersten Mal.

Abgeordneter Leopold Steinbichler (STRONACH): Danke, sehr erklärend!

Letzte Frage: Manching. Sie haben das selbst angesprochen: Vier Jahre wurde die - -

Ministerialrat Karl Hofer: Darf ich ganz kurz sagen: Es gibt bei uns eine Organisation, die sich damit auseinandersetzt. Natürlich ist es in meinem Verantwortungsbereich, das streite ich nicht ab, aber ich habe mich nicht um jedes Detail gekümmert.

Abgeordneter Leopold Steinbichler (STRONACH): Doch Kommunikationsprobleme! (*Auskunftsperson Hofer: Genau!*)

Vorsitzender Karlheinz Kopf: Herr Abgeordneter, wie kommen Sie auf die Idee, dass Sie noch Zeit für eine Frage hätten?

Abgeordneter Leopold Steinbichler (STRONACH): Herr Vorsitzender, darf ich die letzte Frage noch stellen?

Vorsitzender Karlheinz Kopf: Zwei Sekunden!

Abgeordneter Leopold Steinbichler (STRONACH): Die Halle in Manching, Sie haben selbst darauf im Einleitungsstatement hingewiesen, wurde vier Jahre länger genützt als nötig. Man hätte das auch in Zeltweg erledigen können. 10 Millionen Kosten!

Ministerialrat Karl Hofer: Das waren steuerrechtliche Gründe. Wenn unser Kaufmann, Herr Ministerialrat Wall, geladen wird, wird er das im Detail erklären können.

Abgeordneter Leopold Steinbichler (STRONACH): Rein steuerrechtlich?

Ministerialrat Karl Hofer: So ist es damals besprochen worden, ja.

Abgeordneter Otto Pendl (SPÖ): Herr Präsident, vielleicht kann ich eine halbe Minute bis zu einer Minute von Leopold einbringen; ich kann es aber nicht versprechen.

Vorsitzender Karlheinz Kopf: Das hat Kollege Bernhard auch schon angekündigt, aber nicht eingehalten, keine Sekunde!

Abgeordneter Otto Pendl (SPÖ): Herr Ministerialrat! Bei meiner Befragung war dann die Zeit aus, in der Zwischenzeit haben Sie es ja beantwortet. Ich bin eigentlich sehr froh über die Klarstellung, weil jeder weiß, wann die Reduktion von 24 auf 18 Flieger gekommen ist. Das heißt, man hat schon vier Jahre vor dem Vergleich gewusst, wir haben 18 Flieger, und 18 Flieger heißt in Wirklichkeit reine Luftraumüberwachung. – Ihre Worte, ich interpretiere da nichts, völlig korrekt! Ich meine, viele in der Republik sind ja von Haus aus von Luftraumüberwachung ausgegangen, nie von Kampfflugzeugen. Alles korrekt, was Sie gesagt haben!

Warum wir dann so herumdiskutieren, dass ein Luftraumüberwachungsflieger halt die Kampfmittel nicht an Bord hat wie ein Kampfflieger, das kann und werde ich nicht nachvollziehen können. Ich wundere mich da über manche Ausführungen nur, denn natürlich braucht die ein Flieger zur reinen Luftraumüberwachung nicht. Das haben Sie selbst auch zum Ausdruck gebracht. Daher ist das für mich – ich habe ohnedies gesagt, ich bin dankbar – glasklar.

Ich habe eine einzige Frage aus dem ganzen Konvolut. Ich persönlich bin dem jetzigen Bundesminister sehr dankbar dafür, dass er gesagt hat, eigentlich kann ja die Lehre aus den Beschaffungsvorgängen nur sein: Da im militärischen Bereich ja eh nicht viele infrage kommen, die das überhaupt produzieren, bräuchte eigentlich niemand Lobbyisten oder sonst welche Hin-und-her-Geschäfte. – Teilen Sie diese Meinung des Herrn Bundesministers?

Ministerialrat Karl Hofer: Ja.

Abgeordneter Otto Pendl (SPÖ): Danke! Ich glaube, ich hab ein paar Minuten einsparen können.

Abgeordneter Hermann Brückl (FPÖ): Herr Ministerialrat! Ich darf anschließen an die Befragung durch meinen Vorredner Dr. Bösch: War zum Zeitpunkt der Vergleichsverhandlung oder der Vergleichsunterzeichnung eigentlich bekannt, ob eine Umrüstung der Tranche 1/5 auf Tranche 2/8 möglich ist? Das war in etwa im Juni 2007.

Ministerialrat Karl Hofer: Es wäre möglich gewesen, selbstverständlich!

Abgeordneter Hermann Brückl (FPÖ): Sie wussten das. (*Auskunftsperson Hofer: Nein ...!*) – Ab welchem Zeitpunkt wussten Sie, dass die Umrüstung möglich ist?

Ministerialrat Karl Hofer: Dass keine Umrüstung stattfindet?

Abgeordneter Hermann Brückl (FPÖ): Nein, dass sie möglich ist, technisch möglich, dass eine Umrüstung technisch umsetzbar ist. Ab welchem Zeitpunkt war das bekannt?

Ministerialrat Karl Hofer: Es ist unabhängig davon, vom Zeitpunkt -- Die Tranche-1-Flugzeuge, wie wir sie damals vorgefunden haben, bereits 2003, mit dem Vertrag, diese Tranche-1-Flugzeuge sind funktional nachrüstbar gewesen auf Tranche 2, und das ist völlig unabhängig vom Zeitpunkt, weil das ja die gleichen Flugzeuge sind, die ja ohnedies im Vertrag drinnen waren, Tranche 1. Es handelt sich um die gleichen Flugzeuge, und daher sind auch die nachrüstbar – wenn ich Sie richtig verstanden habe.

Abgeordneter Hermann Brückl (FPÖ): Ja, aber Sie haben -- Ich darf das noch einmal zusammenfassend wiederholen: Ist es richtig, dass Sie heute gesagt haben: Ein umgerüsteter Flieger der Tranche 1 auf Tranche 2 entspricht nicht dem ursprünglichen Tranche-2-Flieger?

Ministerialrat Karl Hofer: Genau so ist es. Er ist zwar avionisch und funktionsmäßig gleich wie die Tranche 2, aber er ist nicht baugleich. Beim einen ist ein Honeywell-Computer drinnen, beim anderen ist ein Dell-Computer drinnen, jetzt beispielhaft. Nur aus der Sicht des Piloten ist das völlig belanglos; und aus der Sicht der Materialerhaltung ist es auch belanglos: Den einen schicke ich zu Honeywell und den anderen zu Dell. Es ist beherrschbar, aber – genau so wie Sie es jetzt auf den Punkt gebracht haben – nachgerüstete Tranche 1 sind nicht Tranche 2, nur Funktionalität Tranche 2.

Abgeordneter Hermann Brückl (FPÖ): Entspricht die auf Tranche 2 umgerüstete Tranche 1, entspricht dieses Produkt, dieser Flieger der bestellten Ware? (*Auskunftsperson Hofer: „Der bestellten“ ...?*) – Dem bestellten Flieger, dem ursprünglich 2003 bestellten Flieger der Tranche 2?

Ministerialrat Karl Hofer: Jetzt? Ich habe die Frage nicht verstanden, tut mir leid.

Abgeordneter Hermann Brückl (FPÖ): Die Republik hat den Flieger der Tranche 2 bestellt. (*Auskunftsperson Hofer: Ja!*) Jetzt wird die Tranche 1/5 geliefert (*Auskunftsperson Hofer: Jawohl!*) und wird aufgerüstet auf Tranche 2/8.

Ministerialrat Karl Hofer: Nach dem Vertrag, nicht mehr nach dem Vergleich!

Abgeordneter Hermann Brückl (FPÖ): Ja. Das würde bedeuten, dass der umgerüstete Flieger nicht mehr dem ursprünglich bestellten Flieger entspricht, wenn ich Sie richtig verstanden habe. Sie sagen, Tranche 2 ist nicht gleich Tranche 1 Plus.

Ministerialrat Karl Hofer: Genauso ist es, ja.

Abgeordneter Hermann Brückl (FPÖ): Das heißt, die Republik hat ein Flugzeug bestellt, bei dem sich Eurofighter 2003 vertraglich vorbehalten hat, Tranche 1 zu liefern und allfällige Nachrüstungen zu liefern (*Auskunftsperson Hofer: Nachzurüsten, ja!*), obwohl Sie jetzt eben sagen, die Tranche 1 aufgerüstet entspricht sozusagen nicht der Tranche 2, die wir ursprünglich bestellt hätten.

Ministerialrat Karl Hofer: Funktional ist sie gleich, beim Bauzustand, heruntergebrochen auf den Bauteil ist sie es nicht, weil einfach die Tranche 1 einen leicht anderen technischen Aufbau hat wie die Tranche 2; und ich kann durch Umrüstmaßnahmen von der Tranche 1 auf die Tranche 2 niemals einen gleichen Bauzustand herstellen. Ich müsste das Flugzeug komplett umbauen. Es geht aber in dem Fall nur um die avionische Ausrüstung, die der Pilot vorfindet; die ist ident, aber nicht das Flugzeug selbst. Also die Hülle, das Fahrwerk und die Räder, die sind noch immer anders.

Beispielhaft: Das Tranche-1-Flugzeug ist ausgelegt für Luft-Luft-Operationen. Das Tranche-2-Flugzeug, wie man auch in der Literatur lesen kann, ist der Übergang von Luft-Luft auf Luft-Boden, und Luft-Boden heißt Luft-Boden-Bewaffnung, Bomben, lasergesteuerte Waffen und so weiter – sind schwer. Luft-Luft-Lenk Waffen sind leicht. Daher musste bereits in der Tranche 2 im Tragwerk, also im Flügel Verstärkungen eingeführt werden, mussten im Fahrwerk Verstärkungen eingeführt werden, und diese Verstärkungen, die jetzt in der Tranche 2 drinnen sind, die sind in der Tranche 1 nicht drinnen und die können auch nicht nachgerüstet werden, unter keinen Umständen; da müsste man das Flugzeug umbauen.

Aber: Man ist in der Lage, die avionische Ausrüstung gewissermaßen aus der Tranche 1 raus - und die Tranche-2-Kasteln, sage ich einmal, einzubauen. Das geht! Noch einmal: Funktional kann man es gleich machen, bauzustandsmäßig aber nicht. Sie sind verschieden, und wie ich

vorvorige Woche auch beim Staatsanwalt schon aussagen musste: Das wären 18 Flugzeuge gewesen, die anders sind wie alle anderen in den Core-Nationen.

Abgeordneter Hermann Brückl (FPÖ): Sie haben davon gesprochen, diese Umrüstung wurde erstmals versucht, dieser IPA 02. (*Auskunftsperson Hofer: Genau!*) Wann war denn diese Umrüstung ungefähr, wissen Sie das?

Ministerialrat Karl Hofer: Der Tranche-2-Vertrag wurde Ende 2004 abgeschlossen, mit Vorarbeiten dürfte das Ganze Ende 2005, Anfang 2006 realisiert worden sein. (*Abg. Brückl: Zum ersten Mal diese Umrüstung durchgeführt worden sein!*) – Genau! (*Abg. Brückl: Danke!*)

Abgeordnete Gabriele Tamandl (ÖVP): Herr Ministerialrat! Ich möchte sie noch zum Thema Einbindung beispielsweise der Finanzprokuratur, beispielsweise des Bundesministeriums für Wirtschaft und Arbeit – so hat es damals geheißen – oder auch Einbindung des Finanzministeriums befragen. Man hat bei dem Vergleich das Gefühl, der Herr Minister ist mit Herrn Rechtsprofessor Koziol in die Verhandlung gegangen und dann hat man gewisse Punkte einfach nicht bis ins kleinste Detail beachtet. Wir haben jetzt gerade diese Ersatzteillösung und Obsoleszenzprobleme und so weiter betrachtet.

Ich möchte jetzt noch ganz gern auf die wirtschaftliche Komponente eingehen und auch – ich habe Sie ja vorher schon befragt – auf das Einfließen der 250 Millionen in das Budget. – Ist Ihnen bekannt, dass dieser Vergleich auch Auswirkungen auf das Gegengeschäftsvolumen hatte?

Ministerialrat Karl Hofer: Da das nicht originär mein Aufgabengebiet ist - -, aber über die Rechnungshofüberprüfung und auch über Gespräche war es ja offenkundig, wenn man das Vertragsvolumen – Kauf Flugzeuge – reduziert, dass das auch unmittelbar Auswirkungen auf die Gegengeschäfte hat; also bekannt war das schon.

Abgeordnete Gabriele Tamandl (ÖVP): Können sie sich erklären, warum speziell auch Herr Professor Koziol gemeint hat, man habe sich bei den Vergleichsverhandlungen gar nicht über die Gegengeschäfte ausgetauscht, das wäre gar nicht Teil seiner Verhandlung gewesen?

Ministerialrat Karl Hofer: Man hat sich bei diesen Vergleichsverhandlungen weder um betriebswirtschaftliche Themen noch um Gegengeschäfte wirklich gekümmert.

Abgeordnete Gabriele Tamandl (ÖVP): Wie schaut es mit der Einbindung des Finanzministeriums aus? Welche Wahrnehmung haben Sie da?

Es hat dann in der Folge natürlich schon Auswirkungen gehabt, wann wie viele Stück Flieger geliefert werden dürfen, weil das ja auch haushaltsrechtliche Auswirkungen hatte und man einen Flieger nicht am 1.1. liefern lassen konnte, sondern schon am 31. Dezember, um das budgetär irgendwie einzutakten. – Haben Sie darüber Wahrnehmungen?

Ministerialrat Karl Hofer: Bei all diesen Vorgängen, wenn wir es normal in der Administration machen, ist von bestimmten Wertgrenzen her das BMF einzubinden. Das ist einfach so bei allen Beschaffungen und auch bei Vertragsänderungen, selbstverständlich. Es ist mir unverständlich, dass man das beim Vergleich nicht machte. Es ist von der Größenordnung her jedenfalls so groß, so hoch, dass man das Finanzministerium hätte einbinden müssen.

Abgeordnete Gabriele Tamandl (ÖVP): War im Haus selbst das Gutachten von Herrn Professor Mayer ein Thema, der ja festgestellt hat - - (*Auskunftsperson Hofer: Mayer?*) – Professor Heinz Mayer, Entschuldigung! Da ging es darum, ob das Finanzministerium in die

Vergleichsverhandlungen einzubinden wäre oder nicht, und er hat festgestellt: Nein – obwohl auch Herr Präsident Peschorn gemeint hat, schon aufgrund von haushaltsrechtlichen Bestimmungen hätte man das Finanzministerium einbinden sollen.

Ministerialrat Karl Hofer: Genauso ist es! Wir müssen in der normalen Administration, wenn das normal bei uns in der Hierarchie läuft, ab einer bestimmten Wertgrenze das Finanzministerium einbinden; und diese Wertgrenzen sind sehr niedrig, aber der Vergleich wäre jedenfalls auf alle Fälle darunter gefallen.

Abgeordnete Gabriele Tamandl (ÖVP): Wie hoch sind die Wertgrenzen?

Ministerialrat Karl Hofer: Da gibt es zwei verschiedene Dinge, das eine ist der Einleitungsakt und das andere ist der Vergabeakt. Das ist in einer Größenordnung bis 5 Millionen oder so; bitte mich jetzt nicht festzunageln, aber das dürfte in dieser Größenordnung sein.

Abgeordnete Gabriele Tamandl (ÖVP): 5 Millionen ist ein gutes Stichwort: Haben Sie auch Wahrnehmungen über die Vergebührung des Vergleichsvertrages?

Ministerialrat Karl Hofer: Nicht konkret über die Vergebührung des Vergleiches, außer dass die den Erlös des Herrn Bundesministers um 10 Millionen gemindert hat. Wie dort die Verhandlungen gelaufen sind, dass beide Anteile wir zu bezahlen haben, ist mir nicht zugänglich.

Das Thema ist ja dann fortgesetzt worden, als der Vergleich in eine Vertragsänderung umzusetzen war, und da war auch die starke Indikation, dass wir durch die Umsetzung des Vergleiches in eine Vertragsänderung diese Vergebührung noch einmal bezahlen müssen. Und da haben wir dann eben versucht, weil das schon meine Angelegenheit war, das klarzustellen oder sicherzustellen – Finanzministerium –, dass das nicht der Fall ist.

Die Größenordnung wäre 250 Millionen € gewesen, jedenfalls ein Riesenbetrag; wir hätten unfassbar hohe Gebühren bezahlen müssen, wenn das schlagend geworden wäre – und das haben wir sichergestellt.

Ob das beim Vergleich auch möglich gewesen wäre, mit einem – ich sage – vernünftigen Gespräch mit dem Finanzministerium oder Finanzamt, das das gemacht hat – Finanzamt Wien 1 –, ob es nicht möglich gewesen wäre, dass man auf diese Gebühr überhaupt verzichten hätte können – Das ist mein Zugang. Jedenfalls bei der Einarbeitung – Vergleich in den Vertrag – konnten wir das beseitigen.

Abgeordnete Gabriele Tamandl (ÖVP): Beim ursprünglichen Vertrag?

Ministerialrat Karl Hofer: Nein, bei der Einarbeitung des Vergleiches in den ursprünglichen Vertrag, denn der Vergleich war ja nicht schon die Vertragsanpassung, sondern der musste erst umgesetzt werden.

Abgeordnete Gabriele Tamandl (ÖVP): Weil Sie gesagt haben, das wären exorbitante Gebühren gewesen: Jetzt haben wir schon 10 Millionen gezahlt, weil die Gleichschrift zu einem späteren Zeitpunkt bei der Finanz eingetroffen ist – ursprünglich wären es ja nur 5 Millionen gewesen, aber man hat dann 10 Millionen zu zahlen gehabt –, und eigentlich wäre ja die Republik Österreich überhaupt keine Gebührenschuldnerin gewesen, sondern die Firma Eurofighter. Man hat aber der Firma Eurofighter zugestanden, die Gebühren zu übernehmen. *(Vorsitzender **Kopf** gibt das Glockenzeichen.)*

Wovon dürfen wir denn da reden, wenn Sie sagen, da wären noch exorbitant hohe Gebühren zusätzlich gekommen? Welcher Rahmen wäre das, wenn Sie sich da zurückerinnern?

Ministerialrat Karl Hofer: Der Rahmen, von dem damals gesprochen worden ist – was dann eh nicht eingetreten ist – wäre gewesen: die Kaufsumme der Flugzeuge.

Abgeordnete Gabriele Tamandl (ÖVP): Des ursprünglichen Vertrages – 2 Milliarden € und davon 2 Prozent?

Ministerialrat Karl Hofer: Nein, die stückzahlreduzierte, für 15 Flugzeuge, mit 1,1 oder 1,2 Milliarden. (*Abg. Tamandl: Okay!*) Davon war die Rede. Nachdem das eine ziemlich ungeklärte Situation war -- Was wir auf keinen Fall wollten, ist, dass man durch eine Vertragsänderung, wo wir den Vergleich in eine Vertragsänderung umändern --, wenn diese Vergütung ins Haus gestanden wäre, hätten wir auf so eine Vertragsänderung verzichten müssen, weil auch der Vergleich, wie ich vorher schon sagte, eine gute Grundlage war, um weiterzuarbeiten. Nur: Schöner ist es halt, wenn ein –gewissermaßen– anderes Element, und das war der Vergleich, in den Vertrag eingearbeitet ist.

Wir haben diese Vertragsänderung ja dann gemacht, und sie war nicht zu vergüten, aber wir haben intensiv mit dem Finanzministerium verhandelt und sprechen müssen.

Abgeordnete Gabriele Tamandl (ÖVP): Hätte man Sie vorher eingebunden, hätte man sich das erspart, nicht?

Ministerialrat Karl Hofer: Das ist hypothetisch, aber durchs Reden kommen die Leute zusammen.

Abgeordnete Dr. Gabriela Moser (Grüne): Auch hier zeigt sich, dass die Einbindung der Fachkräfte im Ministerium durch den Herrn Minister nicht erfolgt ist.

Haben Sie Kenntnis davon, dass nicht nur Sie und Ihre Fachgruppe keinen Einfluss auf die Vergleichsverhandlungen hatten, sondern auch andere Fachkreise im Ministerium mit ihrer Kompetenz nicht in Anspruch genommen wurden?

Ministerialrat Karl Hofer: Wenn ich es jetzt auf Organisationen und auf die Organisationsebenen beziehe, ist bis zum Generalstabschef niemand eingebunden gewesen. Ob jemand vom Kabinett des Bundesministers eingebunden war, kann ich nicht sagen. Jedenfalls, es war sicher in einer bestimmten Phase und in einem bestimmten Umfang, zumindest in Teilausschnitten, auch Brigadier Jeloschek damit beauftragt. Ich kann aber nicht sagen, wie viel Einfluss er auf diese Vergleichsverhandlungen gehabt hat.

Und nein, es ist mir nicht geläufig, dass irgendjemand anderer eingebunden worden wäre. Ich kann allerdings nicht sagen, ob Brigadier Jeloschek eben nicht irgendwie die ganze Organisation dazu genützt hat und einzelne Personen herausgepickt hat, um zu der einen oder anderen Information zu kommen, sodass er sich ein Gesamtbild machen kann und das dann dem Herrn Bundesminister als Lösung vorschlägt.

Jedenfalls – wenn es hierarchisch geht –: Hierarchien sind hier nicht angesprochen worden, insbesondere nicht die Projektleitung Eurofighter.

Abgeordnete Dr. Gabriela Moser (Grüne): Letzte Frage: Sind Ihnen Bedenken der Taskforce im Zusammenhang mit der ordnungsmäßigen Betriebsaufnahme des ersten Stücks Abfangjäger

bekannt? Gibt es da Interessenkonflikte zwischen Taskforce und Ihrer Projektgruppe? – Das ist die letzte Frage.

Ministerialrat Karl Hofer: Wenn es rein österreichisch geht, also intern: Das Ziel war, die Lieferung des ersten Flugzeuges erst dann zuzulassen, wenn Klarheit besteht – Vertragsstornierung, Vertragsrücktritt oder Vertragsänderung, Vertragsmodifikation über Vergleich, was immer.

Es hat dann noch einen zweiten Vorgang gegeben. Dadurch, dass wir zum Zeitpunkt der Lieferung der ersten Flugzeuge noch nicht alle Lizenzen für das Flugzeug hatten, für einen Betrieb in Österreich, hatte ich die Notwendigkeit, die Erstbetriebsaufnahme mit unseren Eurofightern in Manching zu planen. Wir hätten auch dorthin verlegt. Diese Betriebsaufnahme in Manching ist dann dadurch gescheitert, weil die deutsche Stelle – das ist nicht das deutsche Verteidigungsministerium, sondern der deutsche Staat –, die seit einem Jahrzehnt versucht hat, mit uns ein sogenanntes Truppenaufenthaltsabkommen zu schließen - - Nachdem Eurofighter mit Soldaten dort übend durchaus als potenzielle Truppe erkannt wurden, hat uns Deutschland beschieden, wir können den Betrieb nicht aufnehmen.

Wir haben dann das so gelöst: Wir haben noch immer keine Lizenz gehabt, also nicht ausreichend Lizenzen, und haben dann von den Amerikanern – es geht ausschließlich um amerikanische Lizenzen – die Genehmigung bekommen, wenn ein deutscher Offizier permanent in Zeltweg anwesend ist und wenn Arbeiten bei diesen Teilen durchgeführt werden, wo Lizenzpflicht da ist und der dabei gewissermaßen die Kontrolle übernimmt, dass wir diese Flugzeuge auch nach Österreich verbringen können und in Österreich den Betrieb aufnehmen können.

Das Ganze hat ungefähr ein Jahr gedauert, also ich denke, dass das ungefähr bis Mitte 2008, da hatten wir diesen deutschen Custodian in Zeltweg - -, und ab diesem Zeitpunkt haben wir dann alle Lizenzen gehabt. Das ist so meine Wahrnehmung. (*Abg. Moser: Danke schön!*)

Vorsitzender Karlheinz Kopf: Dritte Fragerunde. – Bitte, Herr Abgeordneter Bernhard.

Abgeordneter Michael Bernhard (NEOS): Ich bringe das Dokument 58533 vor. Es handelt sich hierbei um die „Erläuterungen zum Prüfvorgang des Rechnungshofes“, 2008, „Vergleich BMLV mit EF GmbH“ – Verteidigungsministerium mit Eurofighter GmbH. Ganz wesentlich – nur damit Sie die Unterlage haben, auf die ich mich beziehe – war das Ziel des Vergleichs, und so wurde das auch von der Taskforce oder für die Taskforce definiert, die Verbesserung der Position Österreichs, konkret auch im Bereich der Logistik und im Bereich der Ersatzteile, so ist es zu verstehen.

Meine konkrete Frage: Hat sich durch den Vergleich die Position Österreichs im Bereich Logistik, im Bereich Ersatzteile verbessert?

Ministerialrat Karl Hofer: Nein. Wie ich vorher ausführte. Wir haben die Reserven nach einem bestimmten Kalkulationsmodell, diese Reserven waren mehr oder weniger da. Wie dann der Vergleich da war, hat es nicht mehr Reserven gegeben. Meines Wissens hat das zur Verbesserung der Versorgungslage unbedeutend beigetragen, wenn überhaupt. (*Abg. Bernhard: Vielen Dank!*)

Abgeordneter Leopold Steinbichler (STRONACH): Herr Ministerialrat, ich zitiere aus diesem Gedächtnisprotokoll über ein Gespräch im Grünen Klub am 12.3.2014, Dokument Nummer 49718. In dieser Diskussion ist es um Verdächtigungen gegangen, vonseiten Dr. Pilz, über Schmiergeldzahlungen auch an Techniker und Beschäftigte in den unteren Rängen.

„Aus der Zusammenführung der genannten Schriftstücke schlieÙe Dr. P auf den Verdacht von Schmiergeldzahlungen ‚auch an untere Ränge‘.“ – Können Sie das zuordnen? *(Die Auskunftsperson liest in den Unterlagen.)*

Ministerialrat Karl Hofer: Nein.

Abgeordneter Leopold Steinbichler (STRONACH): Das sind die Aussagen im Zuge dieser zwei Vertragsunterzeichnungen, V1, der Tranche 2 mit der Eurofighter GmbH, im Gespräch mit Mag. Hamberger, dem Leiter der Revision. *(Die Auskunftsperson berät sich, in Unterlagen blätternd, mit dem Verfahrensanwalt.)*

Ministerialrat Karl Hofer: Also solche Vorgänge sind mir nicht bekannt. Ich habe dazu auch keine Wahrnehmung.

Abgeordneter Leopold Steinbichler (STRONACH): Herr Ministerialrat, ich verweise besonders auf diesen von Dr. Pilz bezeichneten Punkt – und Sie waren der Projektleiter –, dass damit auch die Abnahmetechniker gemeint waren.

Ministerialrat Karl Hofer: Nein, ich habe keine Wahrnehmung. Es tut mir leid.

Vorsitzender Karlheinz Kopf: Von wann stammt denn das Dokument?

Abgeordneter Leopold Steinbichler (STRONACH): Das Dokument ist ein „Gedächtnisprotokoll auf Grundlage von handschriftlichen Notizen“, im Grünen Klub, 12.3.2014, mit Herrn Magister Hamberger, von 9 bis 11 Uhr.

Ministerialrat Karl Hofer: Wenn ich das jetzt noch einmal für die Abnahme präzisieren darf: Für die Abnahme gibt es einen Vertrag und eine Spezifikation. Das Abnahmeorgan hat keine Möglichkeit, von diesen Grundlagendokumenten abzuweichen. Er hat nur die Möglichkeit, zu sagen: Hier in der Spezifikation steht, das Flugzeug soll das können – kann es, kann es nicht; wenn es nicht kann, gibt es ein Delta.

Diesen Vorgang haben wir durchgezogen – mit unterschiedlichen Personen – bis zum Vertragsende 2014, wo wir noch einmal in den Vertrag und in die Spezifikation hineingegangen sind – unabhängig davon, was jetzt bei der Abnahme passiert ist – und Punkt für Punkt noch einmal durchgegangen sind: Was ist von der Firma erfüllt worden, was ist von der Firma noch offen?

Ich kann mir nicht vorstellen, das würde überhaupt keinen Sinn ergeben, über solche Vorgänge, dass sich einer das einfach macht. Das ist mehrfach, mehrstufig überprüft worden, und daher würde mich sowas verwundern, weil - -

Abgeordneter Leopold Steinbichler (STRONACH): Aber es wäre denkbar, dass doch eine großzügigere Abnahme möglich wäre, wenn - -

Ministerialrat Karl Hofer: Das war nicht möglich!

Vorsitzender Karlheinz Kopf: Was hat das mit dem Vergleich zu tun? (*Abg. Steinbichler: Selbstverständlich!*) – Ich habe gefragt, *was* es mit dem Vergleich zu tun hat, nicht ob.

Abgeordneter Leopold Steinbichler (STRONACH): Na selbstverständlich, weil ja diese ...

Vorsitzender Karlheinz Kopf: „Selbstverständlich“ reicht mir als Antwort nicht.

Abgeordneter Leopold Steinbichler (STRONACH): Herr Vorsitzender, er wird ja ein rosarotes Bild gezeichnet, und das hat mit dem zu tun.

Ministerialrat Karl Hofer: Auch wenn unsere Organisation klein ist, wir haben immer ein Vieraugenprinzip. Wir haben diesen Vorgang, von dem Sie sprechen – Abnahme, wurscht, wann das war, ab 2007 – - - Alle diese Vorgänge wurden im Jahre 2014 anhand aller Dokumente – Dokumente sind Vertrag und Spezifikation – nochmals überprüft, ob alles ordnungsgemäß gelaufen ist.

Das heißt, die Beamten hätten damals, 2007, 2008, ja gar keine Chance gehabt, wenn sie irgendeine Abkürzung gemacht hätten, dass das dann 2014 nicht aufgedeckt worden wäre. Es tut mir leid, hier haben wir Kontrollschleifen drinnen. Gerade in diesem Bereich war es nicht möglich, schlampig zu arbeiten.

Vorsitzender Karlheinz Kopf: Abgeordneter Pendl, noch eine Frage? – Nein. Brückl? – Nein. Tamandl? – Nein. Frau Abgeordnete Moser ist nicht mehr da. – Herr Verfahrensrichter? – Auch keine Frage mehr.

Damit sind wir am Ende der Befragung angelangt. Ich bedanke mich bei Ihnen, Herr ***Ministerialrat Karl Hofer.***

