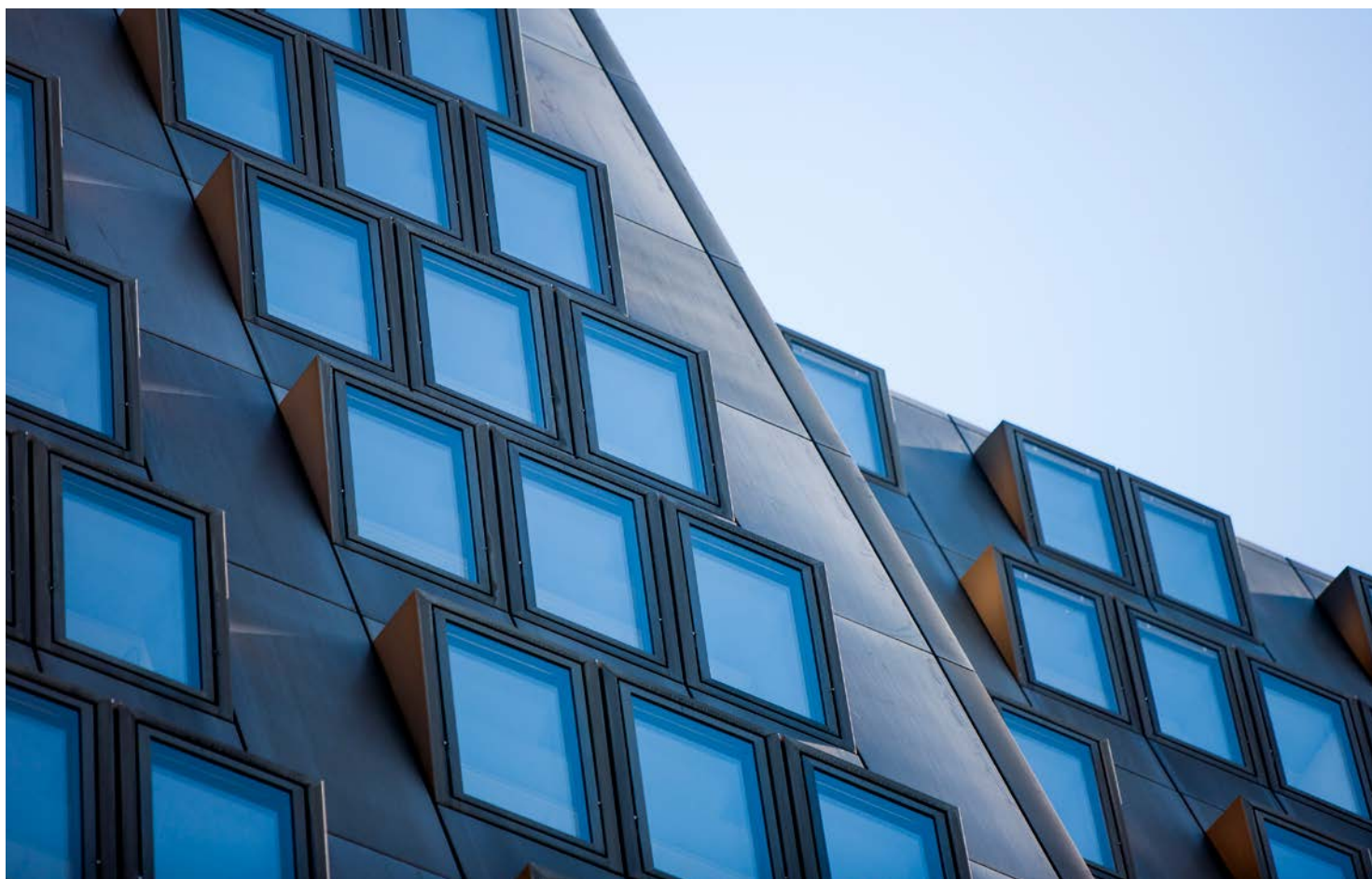




Transporthubschrauber Black Hawk – Modifikation und 1. Nachbeschaffung

Reihe BUND 2026/13

Bericht des Rechnungshofes





Vorbemerkungen

Vorlage

Der Rechnungshof erstattet dem Nationalrat gemäß Art. 126d Abs. 1 Bundes-Verfassungsgesetz nachstehenden Bericht über Wahrnehmungen, die er bei einer Gebarungsüberprüfung getroffen hat.

Berichtsaufbau

In der Regel werden bei der Berichterstattung punktweise zusammenfassend die Sachverhaltsdarstellung (Kennzeichnung mit 1 an der zweiten Stelle der Textzahl), deren Beurteilung durch den Rechnungshof (Kennzeichnung mit 2), die Stellungnahme der überprüften Stelle (Kennzeichnung mit 3) sowie die allfällige Gegenäußerung des Rechnungshofes (Kennzeichnung mit 4) aneinandergereiht.

Das in diesem Bericht enthaltene Zahlenwerk beinhaltet allenfalls kaufmännische Auf- und Abrundungen. Der vorliegende Bericht des Rechnungshofes ist nach der Vorlage über die Website des Rechnungshofes www.rechnungshof.gv.at verfügbar.

Prüfkompetenz des Rechnungshofes

Zur Überprüfung der Gebarung des Bundes, der Länder, der Gemeindeverbände, der Gemeinden und anderer durch Gesetz bestimmter Rechtsträger ist der Rechnungshof berufen. Der Gesetzgeber versteht die Gebarung als ein über das bloße Hantieren mit finanziellen Mitteln hinausgehendes Verhalten, nämlich als jedes Verhalten, das finanzielle Auswirkungen (Auswirkungen auf Ausgaben, Einnahmen und Vermögensbestände) hat. „Gebarung“ beschränkt sich also nicht auf den Budgetvollzug; sie umfasst alle Handlungen der prüfungsunterworfenen Rechtsträger, die finanzielle oder vermögensrelevante Auswirkungen haben.

IMPRESSUM

Herausgeber: www.rechnungshof.gv.at
Rechnungshof Österreich Redaktion und Grafik: Rechnungshof Österreich
1030 Wien, Dampfschiffstraße 2 Herausgegeben: Wien, im April 2026

AUSKÜNFTE

Rechnungshof
Telefon (+43 1) 711 71 – 8946
E-Mail info@rechnungshof.gv.at
Bluesky: [@rhsprecher.bsky.social](https://bsky.app/profile/@rhsprecher.bsky.social)
[facebook/RechnungshofAT](https://www.facebook.com/RechnungshofAT)

FOTOS

Cover, S. 7: Rechnungshof/Achim Bieniek
S. 22: Österreichisches Bundesheer



Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis	4
Glossar	6
Prüfungsziel	9
Kurzfassung	9
Zentrale Empfehlungen	15
Zahlen und Fakten zur Prüfung	17
Prüfungsablauf und -gegenstand	21
Der mittlere Transporthubschrauber Black Hawk	22
Beschaffung der Transporthubschrauber im Überblick	23
Strategische Konzepte und Umsetzung	25
Strategische Konzepte	25
Umsetzungsplanung	27
Projektorganisation	29
Entwicklungslinien im Beschaffungsvorhaben	32
Vergabeverfahren	37
Gesetzliche Bestimmungen und interne Richtlinien	37
Verantwortlichkeiten	38
Erstes Vergabeverfahren	39
Zweites Vergabeverfahren	44
Vertrag und Vertragsänderungen	49
Vertragsänderungen im Detail	55
Resümee Vergabeverfahren	64
Korruptionsprävention	66
Budgetäre Bedeckung	68
Einsatz der Transporthubschrauber	69
Fähigkeitenkatalog	69
Richtlinie zur Systemnutzung	70
Einsatzbereitschaft und Flugleistung	70
Personal	74
Fliegerwerft 1 in Langenlebarn	79
Evaluierung	81
Schlussempfehlungen	83
Anhang	88
Ressortverantwortliche	88



Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Bearbeitungsstand Entwicklungslinien (November 2024) _____	32
Tabelle 2:	Projekte der Entwicklungslinie Infrastruktur am Fliegerhorst in Langenlebarn _____	33
Tabelle 3:	Ergebnis der Kosten-Nutzwert-Analyse und Angebotspreise (vor und nach dem „Best Offer“) _____	49
Tabelle 4:	Kostenentwicklung und Erfüllungstermine von 2017 (Vertragsunterzeichnung) bis 2023 _____	52
Tabelle 5:	Kostenentwicklung „Einbau durch den Auftragnehmer in den USA“ _____	60
Tabelle 6:	Gesamtkostenentwicklung „Einbau durch den Auftragnehmer in den USA“ _____	61
Tabelle 7:	Durchschnittliche jährliche Einsatzbereitschaft _____	71
Tabelle 8:	Flugstunden _____	72
Tabelle 9:	Personalbesetzungsgrad und Personalaufwand der Transporthubschrauberstaffel _____	74
Tabelle 10:	Fähigkeitsstufen der Einsatzpilotinnen und -piloten _____	77
Tabelle 11:	Personalbesetzungsgrad und Arbeitsstunden der Fliegerwerft 1 _____	79
Tabelle 12:	Vollkosten der Fliegerwerft 1 und Anteil der Transporthubschrauber _____	80



Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Technische Daten S-70A-42 Black Hawk _____	22
Abbildung 2:	Gesamtübersicht zur Modifikation und 1. Nachbeschaffung _	24



Abkürzungsverzeichnis

Abs.	Absatz
AEUV	Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union
Art.	Artikel
ATS	Österreichischer Schilling
BGBL.	Bundesgesetzblatt
BMKÖS	Bundesministerium für Kunst, Kultur, öffentlichen Dienst und Sport
BMLV bzw.	Bundesministerium für Landesverteidigung beziehungsweise
COVID	corona virus disease (Coronaviruserkrankheit)
EU	Europäische Union
EUR	Euro
EUSt	Einfuhrumsatzsteuer
exkl.	exklusive
i.d.g.F.	in der geltenden Fassung
inkl.	inklusive
kg	Kilogramm
km/h	Kilometer pro Stunde
leg. cit.	legis citatae (der zitierten Vorschrift)
m	Meter
Mio.	Million
Mrd.	Milliarde
NATO	North Atlantic Treaty Organization
NSPA	NATO Support and Procurement Agency
ÖBH	Österreichisches Bundesheer
Pkt.	Punkt
rd.	rund
RH	Rechnungshof
TZ	Textzahl



Transporthubschrauber Black Hawk –
Modifikation und 1. Nachbeschaffung

u.a.	unter anderem
u.a.m.	und anderes mehr
USA	United States of America
USt	Umsatzsteuer
usw.	und so weiter
Z	Ziffer
z.B.	zum Beispiel



Glossar

Avionik

Der Begriff „Avionik“ bezeichnet die Gesamtheit der elektrischen Geräte, die in der Luftfahrt verwendet werden.

Einsatzpilotinnen und -piloten

Einsatzpilotinnen und -piloten sind Militärpilotinnen und -piloten, welche die zugeordneten Einsatzaufgaben einer von ihnen geflogenen Luftfahrzeugtype beherrschen.

Klarstand

Klarstand ist die Summe der flugklaren und eingeschränkt flugklaren Luftfahrzeuge zu einer Stichzeit pro Tag.

Lufttüchtigkeit

Ein Luftfahrzeug ist lufttüchtig, wenn nach dem jeweiligen Stand der Technik aufgrund seiner Bauart und technischen Ausrüstung die Betriebssicherheit gewährleistet ist.

Militärpilotinnen und -piloten

Militärpilotinnen und -piloten sind befähigt, Militärluftfahrzeuge einer bestimmten Type im Flug nach Sichtflugregeln bei Tag sowie den dazu erforderlichen Sprechfunkverkehr zu führen.

mittlerer Transporthubschrauber

Ein mittlerer Transporthubschrauber ist ein Hubschrauber mit der Fähigkeit, mehrere Personen und/oder Material mit einer Nutzlast von bis zu drei Tonnen unter allen geforderten Einsatzbedingungen zu transportieren.

Staffel

Als Staffel wird die Führungsebene einer Organisationseinrichtung bezeichnet.

Waffengattung

Als Waffengattung wird die Einordnung einer Truppe nach der Eigenart ihrer Verwendung sowie ihres Hauptgeräts bezeichnet.

TRANSPORTHUBSCHRAUBER BLACK HAWK – MODIFIKATION UND 1. NACHBESCHAFFUNG

Der mittlere Transporthubschrauber Black Hawk diente dem Bundesheer seit 2002 für den Transport von Truppen, Passagieren, Leichtverletzten oder Gerät. Zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Hubschraubersystems – es war zur Zeit der Gebarungüberprüfung über 20 Jahre alt – leitete das Verteidigungsministerium im Dezember 2014 ein Verfahren zur Modifikation bzw. Modernisierung der neun Transporthubschrauber des Bundesheeres ein. Im Jänner 2019 zog es ergänzend eine Option zum Ankauf von drei zusätzlichen – gebrauchten – Transporthubschraubern.

Das erste Vergabeverfahren von März 2016 bis Mai 2016 musste aufgrund von groben vermeidbaren Verfahrensfehlern widerrufen und neu durchgeführt werden. Dies führte zu zusätzlichen Kosten, einem erhöhten Verwaltungsaufwand und einer Verzögerung der Beschaffung.

Beim zweiten Vergabeverfahren von Oktober 2016 bis Juni 2017 gab es innerhalb des Verteidigungsministeriums unterschiedliche Ansichten bei der Beurteilung der technischen Komponente des Leistungsgegenstands – die aber einen wesentlichen Einfluss auf die Wahl des Vergabeverfahrens hatte. Letztlich entschied sich das Verteidigungsministerium, eine vergaberechtliche Ausnahmebestimmung in Anspruch zu nehmen und die Beschaffung in Form einer freihändigen Vergabe nach internen Richtlinien durchzuführen. Für die Inanspruchnahme dieser Ausnahme legte

die Vergabeabteilung allerdings die maßgeblichen Gründe nicht ausführlich und nachvollziehbar dar, wie es das Bundesvergabegesetz Verteidigung und Sicherheit 2012 und die Judikatur des Europäischen Gerichtshofes forderten.

Bei der Beschaffung kam es seit November 2017 zu neun Vertragsänderungen (Stand November 2024). Der Erfüllungstermin für die Modifikation verschob sich dadurch – trotz dringenden Bedarfs – um rund fünf Jahre von Ende November 2020 auf Mai 2025, der Erfüllungstermin für den Ankauf der drei zusätzlichen Transporthubschrauber um vier Jahre von Ende Dezember 2022 auf August 2026. Der Gesamtpreis erhöhte sich – obwohl Gesamtpreise vereinbart waren – um 18,36 Mio. EUR von 107,49 Mio. EUR auf 125,85 Mio. EUR (jeweils inkl. EUSt), sohin um 17 %.

Der RH stellte eine Reihe von Mängeln bei der Vergabe fest, die die vorbereitende Planung und Umsetzung der Beschaffung betrafen: u.a. grobe vermeidbare Verfahrensfehler, fehlende Transparenz und Dokumentation sowie eine fehlende Abstimmung mit den zuständigen Behörden.

Die Einsatzbereitschaft der Transporthubschrauber lag in den Jahren 2019 bis Ende Juni 2024 zwischen 22 % und 33 %, jene der Pilotinnen und Piloten zwischen 21 % und 37 %. Hingegen hatte das Verteidigungsministerium eine Einsatzbereitschaft von 66 % vorgesehen. Der durchschnittliche Gesamtpersonalbesetzungsgrad der Transporthubschrauberstaffel lag zwischen 86 % (2022) und 93 % (2024).



Transporthubschrauber Black Hawk –
Modifikation und 1. Nachbeschaffung



WIRKUNGSBEREICH

- Bundesministerium für Landesverteidigung

Transporthubschrauber Black Hawk – Modifikation und 1. Nachbeschaffung

Prüfungsziel



Der RH überprüfte von Mai 2024 bis November 2024 beim Bundesministerium für Landesverteidigung die Modifikation (Erneuerung der Avionikkomponenten) der neun im Einsatz befindlichen mittleren Transporthubschrauber Black Hawk sowie die Beschaffung von drei zusätzlichen – gebrauchten – Transporthubschraubern. Prüfungsziel war es, die strategischen Konzepte und die Umsetzung, das Vergabeverfahren und die Vertragsabwicklung sowie den Einsatz des mittleren Transporthubschraubers Black Hawk zu beurteilen. Der überprüfte Zeitraum umfasste im Wesentlichen die Jahre 2019 bis 2024.

Kurzfassung

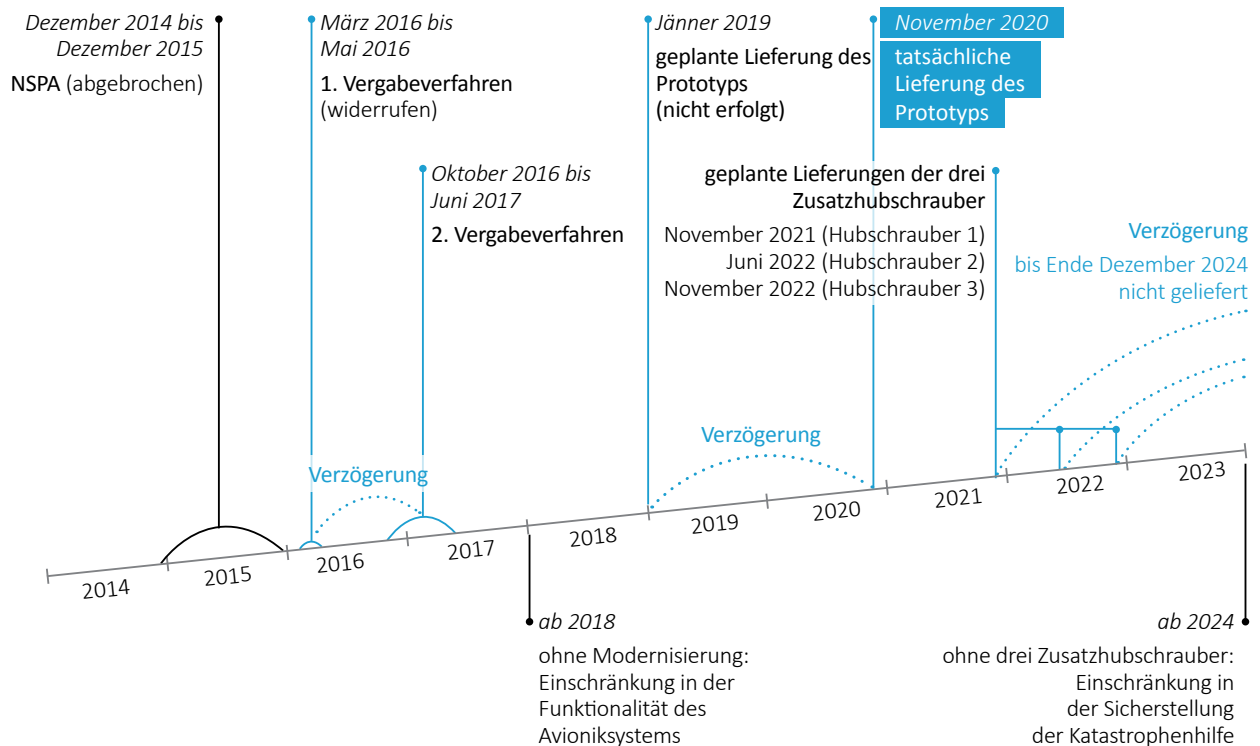
Überblick

Anlässlich der Lawinenabgänge in Galtür und Valzur (Tirol) im Februar 1999 und des folgenden Evakuierungseinsatzes beschloss der Ministerrat im April 1999 den Ankauf von neun mittleren Transporthubschraubern. Militärische Planungen bezifferten den Bedarf hingegen mit 24 Hubschraubern. Die Typenentscheidung erfolgte zugunsten des mittleren Transporthubschraubers S-70A-42 Black Hawk (in der Folge: **Transporthubschrauber**). (TZ 3)

Das Bundesministerium für Landesverteidigung (in der Folge: **Verteidigungsministerium**) entschied, eine Modifikation der Avionikkomponenten durchzuführen, um die Lufttüchtigkeit des Hubschraubersystems – es war zur Zeit der Gebarungsüberprüfung über 20 Jahre alt – aufrechtzuerhalten. Im Jahr 2018 entschied es zudem, die Anzahl an Transporthubschraubern von neun auf zwölf zu erhöhen. (TZ 3)

Wie sich die Modifikation der neun Transporthubschrauber und die Nachbeschaffung in zeitlicher Hinsicht entwickelte, zeigt folgende Abbildung:

Abbildung: Gesamtübersicht zur Modifikation und 1. Nachbeschaffung



NSPA = NATO Support and Procurement Agency

Quelle: BMLV; Darstellung: RH

Strategische Konzepte und Umsetzung

Das Verteidigungsministerium strebte seit drei Jahrzehnten in seinen strategischen Dokumenten zur Lufttransportkapazität an, zeitgleich rd. 150 Soldatinnen und Soldaten transportieren zu können. Diese Fähigkeit war bis zur Zeit der Gebarungsüberprüfung nicht erfüllt; um die Fähigkeitenlücke zu schließen, wären 36 Transporthubschrauber notwendig. Tatsächlich waren zur Zeit der Gebarungsüberprüfung neun Transporthubschrauber vorhanden, drei weitere ausstehend; im Juni 2024 wurden weitere zwölf beauftragt. (TZ 4)

Die Umsetzung der Modifikation von Avionikkomponenten im Jahr 2014 plante das Verteidigungsministerium außerhalb der rollierend zu erstellenden Grundsatzdokumente. Erst mit dem genehmigten Sonderinvestitionsprogramm 2016 bis 2019 nahm es das Vorhaben in die Grundsatzdokumente auf. (TZ 5)



Das Verteidigungsministerium führte seit 2018 keine Projekte gemäß dem für die Beschaffungssektion bzw. die Direktion 5 Rüstung verbindlich anzuwendenden Projektmanagement-Handbuch durch. (TZ 6)

Im Projektmanagement-Handbuch waren Kriterien definiert, wann ein Vorhaben als Projekt durchgeführt werden konnte. Auf das Vorhaben Modifikation von Avionikkomponenten und Erweiterung der Transporthubschrauberflotte um drei Black Hawks trafen einige Kriterien zu, z.B. neuartig und riskant sowie komplex und dynamisch. Dennoch wurde es in der Linienorganisation abgewickelt. Damit konnten die Vollkosten des Vorhabens nicht transparent ausgewiesen werden. (TZ 7)

Die Erweiterung der Hubschrauberflotte erforderte infrastrukturelle Maßnahmen am Fliegerhorst in Langenlebarn. Die Kosten für diese Maßnahmen erhöhten sich von 9,70 Mio. EUR auf 37,16 Mio. EUR um 283 %. Neben der Erhöhung des Baupreisindex waren für die Kostensteigerung auch planerische Mängel ursächlich, wie ein fehlendes Raum- und Funktionsprogramm, ein über die ursprüngliche Planung hinausgehender Flächenbedarf und eine höhere technische Ausstattung. (TZ 9)

Der im Jahr 2008 in Kraft getretene Organisationsplan der mittleren Transporthubschrauberstaffel trug nicht zur geforderten Aufgabenerfüllung bei und wurde nicht evaluiert. Das Verteidigungsministerium verhandelte seit 2021 über die Erweiterung des Organisationsplans mit dem für den öffentlichen Dienst zuständigen Bundesministerium; diese Verhandlungen waren bis Dezember 2024 nicht abgeschlossen. (TZ 10)

Erstes Vergabeverfahren

Das Verteidigungsministerium leitete im Dezember 2014 ein Verfahren bei der NATO Support and Procurement Agency (**NSPA**) – einer logistischen Dienstleistungs- und Einkaufsagentur der NATO – ein. Es musste dieses Verfahren abbrechen, weil aus NATO-internen Gründen Unternehmen aus bestimmten Ländern nicht zum Zug kommen konnten. Dies wäre jedoch vor Beginn des Verfahrens zu berücksichtigen gewesen. (TZ 13)

Die Gründe des Verteidigungsministeriums für die Wahl des daraufhin gestarteten Vergabeverfahrens waren nicht aktenmäßig festgehalten und daher nicht nachvollziehbar. (TZ 13)

Dieses vom Materialstab Luft durchgeführte Vergabeverfahren musste aufgrund von groben vermeidbaren Verfahrensfehlern widerrufen und neu durchgeführt werden. Dies führte zu zusätzlichen Kosten, einem erhöhten Verwaltungsaufwand und einer Verzögerung der Beschaffung. (TZ 14)

Zweites Vergabeverfahren

Innerhalb des Verteidigungsministeriums gab es unterschiedliche Ansichten bei der Beurteilung der technischen Komponente der Modifikation von Avionikkomponenten, die aber einen wesentlichen Einfluss auf die Wahl des Vergabeverfahrens hatte. Das Verteidigungsministerium nahm letztlich die Ausnahmebestimmung des Art. 346 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (**AEUV**) in Anspruch und führte die Beschaffung in Form einer „freihändigen Vergabe“ im Wettbewerb gemäß internen Richtlinien und der veralteten ÖNORM A 2050 aus 1957 durch. Die maßgeblichen Gründe für diese Verfahrenswahl legte die Vergabeabteilung nicht ausführlich und nachvollziehbar dar, wie es das Bundesvergabegesetz Verteidigung und Sicherheit 2012 und die Judikatur des Europäischen Gerichtshofes forderten. (TZ 15)

Bei der Beschaffung (mit Vertragsabschluss Juni 2017) kam es u.a. aufgrund der Inanspruchnahme von Vertragsoptionen sowie Leistungserweiterungen zu neun Vertragsänderungen (Stand November 2024). Der Erfüllungstermin für die Modifikation verschob sich dadurch – trotz dringenden Bedarfs – um rund fünf Jahre (von Ende November 2020 auf Mai 2025), der Erfüllungstermin für den Ankauf von drei zusätzlichen Transporthubschraubern verschob sich um vier Jahre (von Ende Dezember 2022 auf August 2026). (TZ 17)

Der Gesamtpreis erhöhte sich – trotz vereinbarter Gesamtfestpreise – vom Vertragsabschluss im Juni 2017 bis zur neunten Vertragsänderung im November 2023 um 18,36 Mio. EUR von 107,49 Mio. EUR auf 125,85 Mio. EUR (jeweils inkl. EUST), sohin um 17 %. (TZ 17)

Das Verteidigungsministerium hatte beim Ankauf der drei zusätzlichen Transporthubschrauber das „erste“ Rechtsgeschäft des Auftragnehmers mit Jordanien im Vorfeld nicht konkret darauf überprüft, ob eine Zustimmungserklärung des Herstellerlandes (USA) notwendig war („Foreign Military Financing“); dies, obwohl die Leistungserfüllung eine strategische Notwendigkeit darstellte und es sich um eine Muss-Bestimmung handelte. Für Beschaffungen im Bereich „Foreign Military Financing“ und „Foreign Military Sales“ wäre eine der Vertragsgestaltung vorausgehende Abstimmung mit den US-Dienststellen zweckmäßig. (TZ 19)

Das Verteidigungsministerium hatte Kenntnis über die sich ändernden Beschaffungsmodalitäten bei Kryptokomponenten. Dennoch stimmte es sich vor Vertragsgestaltung nicht mit den US-Dienststellen ab. (TZ 20)

Die Beschaffung von Kryptokomponenten hätte (letztlich) nie Leistungsgegenstand des Vertrags – mit einem zivilen Unternehmen als Vertragspartner – werden dürfen, weil sie von zivilen Unternehmen nicht erfüllbar war. Trotz dieses Umstands hatte



das Verteidigungsministerium die Kryptokomponenten als wesentlichen Grund für die Inanspruchnahme des Art. 346 AEUV (Ausnahme von formgebundenen Vergabeverfahren) argumentiert. [\(TZ 20\)](#)

Im Jahr 2022 äußerte das Verteidigungsministerium Bedenken, ob es effizient war, wenn das Bundesheer selbst die Modifikation des dritten bis neunten Transporthubschraubers durchführte. Die dazu ins Treffen geführten Engpässe lagen aber bereits bei Vertragsunterzeichnung im Jahr 2017 vor (Kapazität der Wartungsdocks) oder wären zumindest absehbar gewesen (Personalabgänge). Die Inanspruchnahme der Option, alle Transporthubschrauber durch den und beim Auftragnehmer modifizieren zu lassen, führte zu mehreren Vertragsänderungen, massiven Preiserhöhungen und zur Verschiebung von Lieferterminen. [\(TZ 21\)](#)

Einsatz des Transporthubschraubers

Das Verteidigungsministerium verfügte über keinen Fähigkeitenkatalog Luftunterstützung. Somit fehlte ihm eine Grundlage für weiterführende Planungen in struktureller und personeller Hinsicht sowie zum Material und zur Ausbildung. Dies fiel umso mehr ins Gewicht, als das Verteidigungsministerium plante, die Anzahl an Transporthubschraubern der Luftunterstützungstruppe auf 36 zu erhöhen. [\(TZ 25\)](#)

Für das Transporthubschraubersystem sah das Verteidigungsministerium eine Einsatzbereitschaft von 66 % vor. Die tatsächliche Einsatzbereitschaft der Transporthubschrauber lag in den Jahren 2019 bis Ende Juni 2024 zwischen 22 % und 33 %, jene der Pilotinnen und Piloten zwischen 21 % und 37 %. Sie unterschritt damit die vorgesehenen 66 % deutlich. [\(TZ 27\)](#)

Der durchschnittliche Gesamtpersonalbesetzungsgrad der Transporthubschrauberstaffel lag zwischen 86 % (2022) und 93 % (2024). Während sich der Personalbesetzungsgrad im Jahr 2024 bei den Offizierinnen und Offizieren auf 79 % erhöhte, sank er bei den Unteroffizierinnen und Unteroffizieren auf 88 %. [\(TZ 29\)](#)

Bis zur Zeit der Gebarungsüberprüfung hatte die Ausbildung von Einsatzpilotinnen und -piloten für die drei zusätzlichen Transporthubschrauber noch nicht begonnen. [\(TZ 30\)](#)

Gemäß einer Weisung des Verteidigungsministeriums aus 2015 mussten die Einsatzpilotinnen und -piloten die Fähigkeitsstufe „Einsatzfähigkeit bzw. Mission Readiness (MR)“ – sie war die zweithöchste von vier Fähigkeitsstufen – erfüllen. Die Anzahl der angeordneten Flugstundenziele war allerdings so bemessen, dass durchschnittlich nur 62 % der Einsatzpilotinnen und -piloten diese Fähigkeitsstufe erreichen konnten. [\(TZ 31\)](#)



Transporthubschrauber Black Hawk – Modifikation und 1. Nachbeschaffung

Im Jahr 2014 – und damit erst rund sechs Jahre, nachdem die Einführungsphase des Transporthubschraubers beendet war – wurden die ersten Bordschützen ausgebildet. Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung war nur die Hälfte der Militär-Bordtechniker als Bordschützen voll ausgebildet. (TZ 32)

Obwohl sich in den Jahren 2019 bis 2024 die Anzahl der Arbeitsplätze im Fliegerhorst in Langenlebarn um 25 % erhöhte, stieg die Anzahl der Beschäftigten nur um 5 %. Somit lag der Personalbesetzungsgrad zwischen 67 % (2023 und 2024) und 84 % (2021). (TZ 33)

Die letzte Evaluierung der Luftunterstützungstruppe führte das Verteidigungsministerium – infolge von fehlendem Personal – im Jahr 2017 durch. (TZ 34)



Auf Basis seiner Feststellungen hob der RH folgende Empfehlungen an das Bundesministerium für Landesverteidigung hervor:

ZENTRALE EMPFEHLUNGEN

- Im Sinne der budgetären Planung, Steuerung und Transparenz wären zur Umsetzung zukünftiger Infrastrukturprojekte (Aufbauplan ÖBH 2032+) Maßnahmen zu setzen, die zu realistischen Kostenschätzungen und der Umsetzbarkeit von Großprojekten führen. (TZ 9)
- Bei Beschaffungsvorhaben, die nicht von der Vergabeabteilung selbst abgewickelt werden, jedoch aufgrund ihres Umfangs oder ihrer Komplexität eine besondere vergaberechtliche Expertise erfordern, wäre die Vergabeabteilung frühzeitig einzubinden. Damit sollte eine strikte Einhaltung der Vergabebestimmungen sichergestellt und das Risiko einer erfolgreichen Anfechtung so weit wie möglich minimiert werden. (TZ 14)
- Bei Inanspruchnahme der Ausnahmebestimmung des Art. 346 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union im Zuge einer Beschaffung wären die maßgeblichen Gründe dafür – wie im Bundesvergabegesetz Verteidigung und Sicherheit 2012 und von der Judikatur des Europäischen Gerichtshofes gefordert – vor Einleitung des Vergabeverfahrens so konkret und nachvollziehbar darzulegen, dass das Risiko einer erfolgreichen Anfechtung so weit wie möglich minimiert wird. (TZ 15, TZ 20)
- Bei strategisch notwendigen Beschaffungen wäre der Leistungsgegenstand konkret und vollinhaltlich zu beschreiben, um Zeitpläne einhalten zu können und zahlreichen Leistungserweiterungen und Vertragsänderungen entgegenzuwirken. (TZ 17)
- Zur Erfüllung der geforderten Aufgaben und angestrebten Fähigkeiten wären die notwendigen strukturellen, personellen und materiellen Voraussetzungen zu schaffen. (TZ 27, TZ 29)



Transporthubschrauber Black Hawk –
Modifikation und 1. Nachbeschaffung



Zahlen und Fakten zur Prüfung

Transporthubschrauber Black Hawk – Modifikation und 1. Nachbeschaffung			
Rechtsgrundlagen	Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV), BGBl. III 86/1999 i.d.g.F. Bundesvergabegesetz 2006, BGBl. I 17/2006 i.d.g.F. Bundesvergabegesetz 2018, BGBl. I 65/2018 i.d.g.F. Bundesvergabegesetz Verteidigung und Sicherheit 2012, BGBl. I 10/2012 i.d.g.F. ÖNORM A 2050 aus 1957		
Kostenentwicklung und Erfüllungstermine von 2017 bis 2023			
Vertrag und Vertragsänderung	Datum	Erfüllungstermin	Kosten ¹ in Mio. EUR inkl. EUSt
Vertrag			47,97
Gesamtpreis für Modifikation und drei weitere Transporthubschrauber inklusive Modifikation	1. Juni 2017	30. November 2020	107,49
1. Vertragsänderung <i>(Änderung der Liefertermine und Meilensteine)</i>	3. November 2017	30. November 2020	48,48
2. Vertragsänderung <i>(Leistungserweiterung und -anpassung)</i>	21. Februar 2018	15. Juni 2021	48,48
3. Vertragsänderung <i>(Leistungserweiterung und -anpassung)</i>	10. Juli 2018	15. Juni 2021	48,48
4. Vertragsänderung <i>(Abruf der Option auf drei zusätzliche Hubschrauber)</i>	31. Jänner 2019	31. Dezember 2022	110,94
5. Vertragsänderung <i>(Leistungsanpassung)</i>	1. August 2019	31. Dezember 2022	109,56
6. Vertragsänderung <i>(Leistungserweiterung und -anpassung – Modifikation in den USA)</i>	29. März 2021	31. Dezember 2023	111,40
7. Vertragsänderung <i>(Leistungserweiterung und -anpassung – Modifikation in den USA)</i>	31. Jänner 2022	31. Dezember 2025	114,34
8. Vertragsänderung <i>(Leistungserweiterung und -anpassung – Modifikation in den USA)</i>	28. April 2023	31. Dezember 2025	121,77
9. Vertragsänderung <i>(Leistungserweiterung und -anpassung)</i>	9. November 2023	31. August 2026	125,85



Transporthubschrauber Black Hawk –
Modifikation und 1. Nachbeschaffung

Transporthubschrauber Black Hawk – Modifikation und 1. Nachbeschaffung							
durchschnittliche jährliche Einsatzbereitschaft							
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Veränderung 2019 bis 2024
	in %						in Prozentpunkten
Transporthubschrauber	33	33	22	22	33	33	0
Pilotinnen und Piloten	32	37	26	21	32	37	5
Personalbesetzungsgrad und Personalaufwand der Transporthubschrauberstaffel							
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Veränderung 2019 bis 2024
Personalbesetzungsgrad	in %						in Prozentpunkten
gesamt	91	90	90	86	91	93	2
<i>davon</i>							
<i>OffizierInnen</i>	71	64	64	64	71	79	8
<i>UnteroffizierInnen</i>	95	98	98	93	98	88	-7
StaffelpilotInnen	74	63	63	63	74	90	16
Personalaufwand	in Mio. EUR						in %
Summe Personalaufwand	3,16	3,23	3,38	3,45	3,76	4,11	30
<i>davon Mehrdienstleistungen</i>	0,17	0,17	0,24	0,18	0,27	0,38	123

EUSt = Einfuhrumsatzsteuer

Quelle: BMLV; Zusammenstellung: RH

¹ jeweils zum Datum des Vertrags bzw. der Vertragsänderung



Transporthubschrauber Black Hawk – Modifikation und 1. Nachbeschaffung

Chronologie der Beschaffung	
Vorbereitungsmaßnahmen und Vergabeverfahren	
29. Jänner 2013	Schreiben eines Unternehmens, wonach ein Steuer- und Eingabensystem für den mittleren Transporthubschrauber Black Hawk nicht mehr verfügbar sei
25. November 2014	Auftrag zur Vorbereitung des materialerhaltungsbedingten Ersatzes von Avionikkomponenten für das System S-70 Black Hawk
15. Dezember 2014	Einleitung eines „Request for Information Case“ bei der NATO Support and Procurement Agency (NSPA)
18. Februar 2015	„Pre Solicitation Conference“ mit möglichen Anbieterunternehmen und der NSPA zur Ermittlung von „Price and Availability Datas“
22. Juni 2015	Wirkungsorientierte Folgenabschätzung; veranschlagte Aufwendungen: 77,70 Mio. EUR
2. Dezember 2015	Genehmigung der Leistungsbeschreibung
2. Dezember 2015	Abbruch des Verfahrens bei der NSPA
1. Februar 2016	Einleitung zur Beschaffung
24. Februar 2016	neue Wirkungsorientierte Folgenabschätzung; veranschlagte Aufwendungen: 70 Mio. EUR
1. Vergabeverfahren	
14. März 2016	Bekanntmachung im Sinne eines Verhandlungsverfahrens mit vorheriger Bekanntmachung gemäß § 23 Abs. 3 Bundesvergabegesetz Verteidigung und Sicherheit 2012
22. April 2016	Ende der Teilnahmefrist; Öffnung der Teilnahmeanträge von fünf Bewerbern
24. April 2016	Einladung an drei Bewerber (Bewerber 1, 2 und 3) zu einem Biertag; Ausscheiden von zwei Bewerbern (Bewerber 4 und 5) wegen Nichterfüllung eines Eignungskriteriums
2. Mai 2016	Beschwerdebrief von Bewerber 4 an den Leiter der Beschaffungssektion
4. Mai 2016	„Einspruch“ von Bewerber 5 beim Verteidigungsministerium; Verweis auf den Rechtsweg
9. Mai 2016	„Einspruch“ von Bewerber 5 beim Bundesverwaltungsgericht
10. Mai 2016	Stellungnahme der Vergabeabteilung, wonach aufgrund von Verfahrensfehlern das Vergabeverfahren zu widerrufen und neu durchzuführen sei
12. Mai 2016	Stellungnahme der Rechtsabteilung, wonach sie sich der rechtlichen Würdigung der Vergabeabteilung anschließe und die Finanzprokuratur mit einer Prognose der Prozesschancen befassen werde
13. Mai 2016	Stellungnahme der Finanzprokuratur mit der Empfehlung, das Verfahren zu widerrufen
18. Mai 2016	Information des Verteidigungsministeriums an die Bewerber über den beabsichtigten Widerruf des Vergabeverfahrens
19. Mai 2016	Weisung des Leiters der Beschaffungssektion, das Verfahren erneut durchzuführen
30. Mai 2016	Widerruf des Vergabeverfahrens
26. Juli 2016	Genehmigung der überarbeiteten Leistungsbeschreibung und Bewertungsmatrix
2. Vergabeverfahren	
14. Oktober 2016	Einleitung zur Beschaffung
18. Oktober 2016	Angebotseinholung im Wege einer freihändigen Vergabe im Wettbewerb gemäß der ÖNORM A 2050 aus 1957 bei vier Unternehmen
23. Jänner 2017	Bewertung der drei eingegangenen Angebote durch die Bewertungskommission
16. Februar 2017	Abschluss der Bewertung der Muss-Kriterien durch die Bewertungskommission; alle drei Bieter erfüllen sämtliche Muss-Kriterien
1. März 2017	Ermittlung des Gesamtnutzwerts der Angebote
13. März 2017	Ermittlung des Bestangebots; Kosten-Nutzwert-Analyse
28. März 2017	Beginn der Vertragsverhandlungen mit Bieter 2



Transporthubschrauber Black Hawk – Modifikation und 1. Nachbeschaffung

Chronologie der Beschaffung	
Vertrag und Vertragsabwicklung	
1. Juni 2017	Vertragsabschluss
12. Juni 2017	Nachprüfungsantrag eines Bieters beim Bundesverwaltungsgericht
30. Juni 2017	Bieter zieht den Nachprüfungsantrag beim Bundesverwaltungsgericht zurück und stellt Feststellungsanträge
5. Oktober 2017	Bieter zieht die Feststellungsanträge zurück
3. November 2017	1. Vertragsänderung (Änderung der Liefertermine und des Meilensteinplans)
21. Februar 2018	2. Vertragsänderung (Leistungserweiterung und -anpassung)
10. Juli 2018	3. Vertragsänderung (Leistungserweiterung und -anpassung)
3. Oktober 2018	Wirkungsorientierte Folgenabschätzung für die Beschaffung von drei zusätzlichen mittleren Transporthubschraubern Black Hawk
31. Jänner 2019	4. Vertragsänderung (Abruf der Option von drei zusätzlichen mittleren Transporthubschraubern Black Hawk)
1. August 2019	5. Vertragsänderung (Leistungsanpassung)
18. November 2020	Eintreffen des 1. modifizierten Transporthubschraubers in Österreich (Prototyp)
29. März 2021	6. Vertragsänderung (Leistungserweiterung und -anpassung)
12. Jänner 2022	Eintreffen des 2. modifizierten Transporthubschraubers in Österreich
31. Jänner 2022	7. Vertragsänderung (Leistungserweiterung und -anpassung)
19. Februar 2022	Eintreffen des 3. modifizierten Transporthubschraubers in Österreich
30. März 2023	Eintreffen des 4. modifizierten Transporthubschraubers in Österreich
27. April 2023	Eintreffen des 5. modifizierten Transporthubschraubers in Österreich
28. April 2023	8. Vertragsänderung (Leistungserweiterung und -anpassung)
9. November 2023	9. Vertragsänderung (Leistungserweiterung und -anpassung)
7. Mai 2024	Eintreffen des 6. und 7. modifizierten Transporthubschraubers in Österreich
31. Mai 2025	geplantes Eintreffen des 8. und 9. modifizierten Transporthubschraubers in Österreich
30. September 2025	geplantes Eintreffen des 1. zusätzlichen Transporthubschraubers in Österreich (Stand Juni 2024)
31. Mai 2026	geplantes Eintreffen des 2. und 3. zusätzlichen Transporthubschraubers in Österreich (Stand Juni 2024)

Quelle: BMLV; Zusammenstellung: RH



Prüfungsablauf und -gegenstand

1 (1) Der RH überprüfte von Mai 2024 bis November 2024 beim Bundesministerium für Landesverteidigung (in der Folge: **Verteidigungsministerium**)

- die Beschaffung zur Modifikation der neun beim Österreichischen Bundesheer (in der Folge: **Bundesheer**) im Einsatz befindlichen mittleren Transporthubschrauber Black Hawk – mit der Modifikation wurden die Avionikkomponenten erneuert –
- sowie die Beschaffung von drei zusätzlichen gebrauchten Transporthubschraubern.

(2) Ziel der Gebarungsüberprüfung war die Darstellung und Beurteilung

- der strategischen Konzepte und der Umsetzung,
- der Vergabeverfahren und der Vertragsabwicklung sowie
- des Einsatzes der Transporthubschrauber.

(3) Der überprüfte Zeitraum umfasste die Jahre 2019 bis 2024. Sofern relevant, berücksichtigte der RH auch Sachverhalte außerhalb dieses Zeitraums. Nicht Gegenstand der Prüfung war die Beschaffung einer zweiten Staffel Transporthubschrauber Black Hawk (zwölf Stück) im Juni 2024 mit voraussichtlichem Lieferzeitraum 2028 bis 2030.

(4) Im Jahr 2015 beschlossen die 193 Mitgliedstaaten der Vereinten Nationen die sogenannte Agenda 2030 („Transformation unserer Welt: die Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung“). Österreich verpflichtete sich, bis zum Jahr 2030 auf die Umsetzung der 17 Nachhaltigkeitsziele („Sustainable Development Goals“) hinzuwirken, die durch 169 Unterziele konkretisiert waren. Wesentlich für die in der Gebarungsüberprüfung behandelten Themen ist das Ziel 16, das u.a. den Aufbau leistungsfähiger Institutionen auf allen Ebenen zum Ziel hat.

(5) Zu dem im September 2025 übermittelten Prüfungsergebnis nahm das Verteidigungsministerium im Dezember 2025 Stellung. Der RH erstattete seine Gegenäußerung im April 2026.

Der mittlere Transporthubschrauber Black Hawk

2 (1) Der mittlere Transporthubschrauber Black Hawk¹ ist ein US-amerikanisches Produkt, das hauptsächlich in militärischen Versionen produziert wurde. Österreich verfügte zur Zeit der Gebarungüberprüfung über neun Stück Transporthubschrauber Black Hawk der Version S-70A-42, einer an die Bedürfnisse des Bundesheeres angepassten Variante der Exportversion des UH-60L der US-Streitkräfte. Die Transporthubschrauber waren am Fliegerhorst in Langenlebarn in Niederösterreich stationiert (in der Folge: **Fliegerwerft 1**).

(2) Haupteinsatzbereich des Transporthubschraubers Black Hawk war der Transport von Truppen (maximal 14 Soldatinnen und Soldaten) und Passagieren (maximal 19 Personen auf Sitzen ohne Gepäck, in Notfällen bis zu 25 Personen) sowie von Leichtverletzten oder Gerät. Laut Verteidigungsministerium verfügte der Transporthubschrauber über einen hohen Schutz und Sicherheit für seine Insassen (Crashfestigkeit) und zeichnete sich durch einen geringen Personal- und Wartungsaufwand aus.

Die folgende Abbildung fasst die Eckdaten zum Transporthubschrauber Black Hawk zusammen:

Abbildung 1: Technische Daten S-70A-42 Black Hawk

Hersteller:	Sikorsky USA
im Bundesheer im Einsatz:	seit 2002
Rotordurchmesser:	16,36 m
Länge:	19,76 m
Höhe:	5,33 m
maximales Gewicht:	10.658 kg
Höchstgeschwindigkeit:	360 km/h
Besatzung:	3 bis 4
Passagiere:	bis zu 19
Passagiere im Notfall:	bis zu 25



Quelle: BMLV; Darstellung: RH

¹ in der Folge: **Transporthubschrauber**, sofern der RH nicht explizit auf die unterschiedlichen Versionen (S-70A-42, UH-60L und UH-60M) eingeht



Beschaffung der Transporthubschrauber im Überblick

- 3.1 (1) Nach den Lawinenabgängen in Galtür und Valzur (Tirol) im Februar 1999 mussten im Zuge des Evakuierungseinsatzes ausländische Armeen um Hilfeleistung ersucht werden, weil die Transportkapazität der Bundesheerhubschrauber nicht ausreichte.

Aus diesem Anlass beschloss der Ministerrat im April 1999 den Ankauf von neun mittleren Transporthubschraubern.² Das militärische Pflichtenheft des Verteidigungsministeriums für die Beschaffung eines bewaffneten Mehrzweckhubschraubers (aus 1999) hatte den Bedarf mit 24 Stück beziffert. Der RH hatte im Jahr 2001 in seinem Bericht „Hubschrauberwesen“ (Reihe Bund 2001/2) daher darauf hingewiesen, dass mit dem beabsichtigten Ankauf von neun Transporthubschraubern nur ein Teil des auf militärischen Planungen beruhenden Gesamtbedarfs an Transporthubschraubern gedeckt wurde.

Die Anschaffungskosten für die neun Transporthubschrauber der Type S-70A-42 Black Hawk im Jahr 2000 beliefen sich auf rd. 2,9 Mrd. ATS (rd. 211 Mio. EUR). Diese Hubschrauber wurden bis Dezember 2002 ausgeliefert.

(2) In der Folge war laut Verteidigungsministerium die Lufttüchtigkeit der Transporthubschrauberflotte ab dem Jahr 2018 nicht mehr gegeben (zur Zeit der Gebarungsüberprüfung war das Hubschraubersystem über 20 Jahre alt) und konnte das Bundesheer ohne die rechtzeitige Einleitung der Beschaffung spätestens ab 2024 die Katastrophenhilfe nicht mehr sicherstellen.

- Deshalb war ein Ersatz für die Avionikkomponenten der Transporthubschrauber zu beschaffen
- und sollte die Transporthubschrauberflotte um drei gebrauchte Black Hawks erweitert werden.

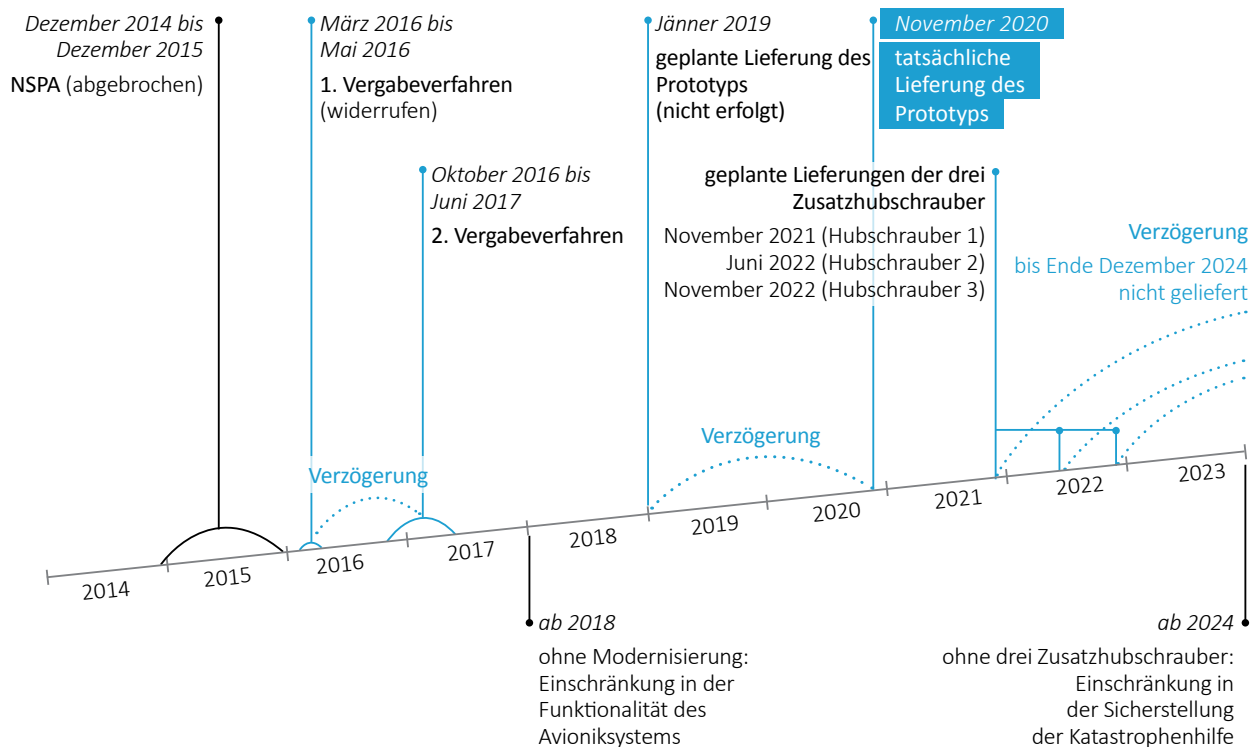
(a) Zum Ersatz der Avionikkomponenten initiierte das Verteidigungsministerium zunächst (2014) eine Beschaffung über die NATO Support and Procurement Agency (**NSPA**), eine Dienstleistungs- und Einkaufsagentur der NATO. Nachdem dieses Verfahren abgebrochen und das anschließend im März 2016 eingeleitete erste Vergabeverfahren widerrufen werden musste, kam es nach dem zweiten Vergabeverfahren zu einem Vertragsabschluss im Jahr 2017. Im November 2020 langte der erste modifizierte Transporthubschrauber ein (Prototyp), die Lieferung des neunten modifizierten Transporthubschraubers war für Mai 2025 geplant. Somit war zehn Jahre nach Beginn des Beschaffungsprozesses die Modifikation an der Transporthubschrauberflotte noch nicht abgeschlossen.

² Umsetzung der Hubschrauber-Komponente eines „Luftpaketes“ (Darstellung der mittel- und langfristigen fliegerischen Beschaffungserfordernisse) mit einer Teilbedarfsdeckung

(b) Der 2017 abgeschlossene Vertrag zur Modifikation der bestehenden Transporthubschrauberflotte enthielt auch eine Option zur Lieferung von bis zu vier zusätzlichen Transporthubschraubern. Im Jänner 2019 rief das Verteidigungsministerium die Option zum Ankauf von drei Stück ab. Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung (November 2024) war noch keiner der drei Transporthubschrauber geliefert.

(3) Die folgende Abbildung zeigt zusammenfassend die Eckdaten der Beschaffungen und die eingetretenen Verzögerungen der Liefertermine:

Abbildung 2: Gesamtübersicht zur Modifikation und 1. Nachbeschaffung



NSPA = NATO Support and Procurement Agency

Quelle: BMLV; Darstellung: RH

3.2 Der RH hielt fest, dass von Beginn des ersten – abgebrochenen – Beschaffungsverfahrens im Dezember 2014 bis zur Lieferung des Prototyps im November 2020 sechs Jahre vergingen. Bis zum Ende der Gebarungsüberprüfung (November 2024), also zehn Jahre nach Beginn des ersten Beschaffungsverfahrens, waren die modifizierten Transporthubschrauber noch immer nicht vollständig geliefert.

Der RH verwies in diesem Zusammenhang auf seine Empfehlungen insbesondere in den TZ 13, TZ 14, TZ 15, TZ 17, TZ 19 und TZ 21, die auf eine Straffung des Beschaffungsvorgangs abzielten.



Strategische Konzepte und Umsetzung

Strategische Konzepte

4.1 (1) Das Bundesheer verfügte für den Lufttransport von Personen, Gerät und Material über eine Luftunterstützungsgruppe. Eine ihrer Aufgaben war der taktische Lufttransport zur raschen Verlegung von Einsatzkräften und dabei rd. 150 Soldatinnen und Soldaten zeitgleich zu transportieren. Diese Zielformulierung ging ursprünglich – soweit aufgrund der Archivierungs- und Aufbewahrungsdauer von Dokumenten im Verteidigungsministerium nachvollziehbar – auf ein strategisches Dokument aus 1993 zurück. Seitdem fand sich diese Forderung in unterschiedlichen Ausprägungen in strategischen Dokumenten des Verteidigungsministeriums, etwa den Militärstrategischen Konzepten 2006³, 2015 und 2017, der Weisung zur Priorisierung und Realisierung 2023–2028 und dem Zielbild ÖBH 2032 (April 2024).

(2) Dem Erfordernis, rd. 150 Soldatinnen und Soldaten zeitgleich zu transportieren, konnte das Bundesheer bis zur Zeit der Gebarungsüberprüfung nicht nachkommen. Laut Verteidigungsministerium würden zur Schließung dieser Fähigkeitenlücke drei Staffeln (36 Stück) mittlerer Transporthubschrauber benötigt. Warum das Verteidigungsministerium im Jahr 2000 entschieden hatte, anstelle von 24 bewaffneten Mehrzweckhubschraubern – wie im Pflichtenheft aus 1999 festgelegt (**TZ 3**) – neun mittlere Transporthubschrauber zu beschaffen, konnte es infolge des lang zurückliegenden Zeitpunkts nicht mehr anhand von Dokumenten feststellen. Laut Verteidigungsministerium dürften finanzielle Gründe für die reduzierte Beschaffung ausschlaggebend gewesen sein.

(3) Im April 2024 erließ das Verteidigungsministerium auf Grundlage des „Aufbauplans ÖBH 2032+“⁴ das militärstrategische Planungsdokument „Zielbild ÖBH 2032“, das detailliert den Soll-Zustand des Bundesheeres nach einer Mobilmachung beschrieb. Es bildete die Ausgangsbasis für die Beurteilung des Veränderungsbedarfs und war so gestaltet, dass das Verteidigungsministerium die Soll-Struktur mit den vorgesehenen Mitteln erreichen könnte.

Im Juni 2024 unterzeichnete das Verteidigungsministerium einen Vertrag zum Ankauf einer zweiten Staffel Transporthubschrauber (zwölf Stück UH-60M Black Hawk). Die geplanten Beschaffungskosten lagen bei rd. 715 Mio. EUR. Die zwölf

³ Das Militärstrategische Konzept 2006 ging in Bezug auf nationale subkonventionelle Bedrohungsaspekte auch auf Zivilisationsrisiken wie Natur-, technische und ökologische Katastrophen (z.B. Galtür und Donau-Hochwasser) ein.

⁴ Ziel des Aufbauplans ÖBH 2032+ war ein modernes Bundesheer, das befähigt ist, aktuellen und zukünftigen Bedrohungen zu begegnen, um Österreich und seine Bevölkerung zu schützen. Dies umfasste neben der Fokussierung auf hybride Bedrohungen auch die Abwehr konventioneller Bedrohungen. Der Aufbauplan ÖBH 2032+ lieferte somit die Grundlage für die Beschaffungsmaßnahmen des Bundesheeres.



Transporthubschrauber Black Hawk – Modifikation und 1. Nachbeschaffung

Transporthubschrauber sollten in den Jahren 2028 bis 2030 eintreffen und am Fliegerhorst in Hörsching (Oberösterreich) stationiert werden.

Mit Stand November 2024 plante das Verteidigungsministerium die Beschaffung einer dritten Staffel Transporthubschrauber (zwölf Stück UH-60M Black Hawk). Detailplanungen zu Beschaffungskosten, Standort und geplanter Lieferung lagen zur Zeit der Gebarungsüberprüfung nicht vor.

- 4.2 Der RH wies darauf hin, dass das Verteidigungsministerium seit drei Jahrzehnten in seinen strategischen Dokumenten bezüglich Lufttransportkapazität als Ziel festgelegt hatte, 150 Soldatinnen und Soldaten zeitgleich transportieren zu können. Er kritisierte, dass das Bundesheer diese Fähigkeit bis zur Zeit der Gebarungsüberprüfung mit den vorhandenen neun und den drei zusätzlich bestellten Transporthubschraubern nicht erfüllte. Zur Erreichung der definierten Aufgaben und Fähigkeiten des Bundesheeres wären – den strategischen Dokumenten des Verteidigungsministeriums folgend – drei Staffeln (insgesamt 36 Stück) mittlerer Transporthubschrauber nötig. Im Juni 2024 erfolgte die Vertragsunterzeichnung des Verteidigungsministeriums für den Ankauf einer zweiten Staffel.

[Der RH empfahl dem Verteidigungsministerium, in den strategischen Planungsdokumenten allenfalls bestehende Fähigkeitenlücken, z.B. mangelnde Lufttransportkapazität, entsprechend zu berücksichtigen.](#)

- 4.3 Das Verteidigungsministerium teilte in seiner Stellungnahme mit, dass in der Vorhabensabsicht „1-Flottenmodell im Bereich mittleres Transporthubschraubersystem“ die Anzahl von 36 Luftfahrzeugen abgebildet sei. Die Sicherstellung einer Staffel (zwölf Luftfahrzeuge) sei bis 2032 geplant. Für die Bereitstellung einer weiteren Staffel (zwölf Luftfahrzeuge) sei ein Zeithorizont über 2032+ hinaus geplant.



Umsetzungsplanung

5.1 (1) Die Umsetzung der in den strategischen Vorgaben definierten Ziele erfolgte im Verteidigungsministerium auf mehreren Planungsebenen durch rollierend zu erstellende Grundsatzdokumente⁵, wie:

- dem Bundesheerplan⁶, der die strategische Weisung umsetzte, Realisierungsziele vorgab und Ressourcen zuordnete,
- dem Bedarfsprogramm, das die beurteilten Fähigkeiten bzw. Vorhaben und Basisleistungserfordernisse in zeitlicher und finanzieller Hinsicht summierte oder
- den Realisierungsprogrammen als den unmittelbaren Grundlagen für die Beschaffung.

Der RH verwies dazu auf seinen Bericht „Beschaffungsplanung des Österreichischen Bundesheeres“ (Reihe Bund 2022/32).

(2) Das Verteidigungsministerium erhielt im Jänner 2013 von einem Hersteller für Avionikkomponenten des Transporthubschraubers die Information, dass die Verfügbarkeit von einzelnen Baugruppen⁷ nicht mehr gewährleistet sei. Im November 2014 beauftragte es die Organisationseinheit Materialstab Luft mit der Beschaffung zum materialerhaltungsbedingten Ersatz von Avionikkomponenten (in der Folge: **Modifikation von Avionikkomponenten**).

Das Verteidigungsministerium dokumentierte im Jahr 2014 dieses Vorhaben – in budgetärer und planerischer Hinsicht – außerhalb der Grundsatzdokumente. Es begründete dies damit, dass die Aufnahme eines Vorhabens in ein Realisierungsprogramm einer gesicherten budgetären Bedeckung bedurfte, die erst mit dem genehmigten Sonderinvestitionsprogramm 2016 bis 2019 vorlag.

(3) Das Verteidigungsministerium nahm das Beschaffungsvorhaben erstmals⁸ in folgende Grundsatzdokumente auf: „Planungsleitlinie und Bundesheerplan 2016 bis 2019“, Realisierungsprogramm 2016 und Bedarfsprogramm 2018. Ab dem Jahr 2017 war das Vorhaben laufend im Bundesheerplan und dem Realisierungsprogramm berücksichtigt.

⁵ basierend auf der Richtlinie für die Bundesheerplanung (2011), dem Basisprozess Regeljahr (2016) und den Zentralen Prozessen der Landesverteidigung (2017)

⁶ Im Zuge der Reorganisation der Zentralstelle des Verteidigungsministeriums und der oberen Führung des Bundesheeres wurde der Bundesheerplan mit Dezember 2021 durch das Dokument „Weisung zur Priorisierung und Realisierung“ abgelöst. Laut Verteidigungsministerium verfolgt die Weisung zur Priorisierung und Realisierung im Wesentlichen dieselben Ziele wie der Bundesheerplan bzw. ist ein weiterentwickeltes Dokument.

⁷ z.B. die Control Display Unit

⁸ Aufgrund des mehr als zehn Jahre zurückliegenden Vorgangs konnte das Verteidigungsministerium die Vollständigkeit der Dokumente nicht garantieren.

(4) Aufgrund fehlender Personalressourcen wurde – nach dem Bedarfsprogramm 2018 – bis Dezember 2024 kein weiteres Bedarfsprogramm erstellt. Das Verteidigungsministerium beantragte seit Februar 2022 mehrmals die Bewertung eines entsprechenden Arbeitsplatzes, den das damals für den öffentlichen Dienst zuständige Bundesministerium für Kunst, Kultur, öffentlichen Dienst und Sport (**BMKÖS**)⁹ im Dezember 2024 genehmigte.

- 5.2 Der RH stellte kritisch fest, dass das Verteidigungsministerium das Vorhaben Modifikation von Avionikkomponenten im Jahr 2014 außerhalb der rollierend zu erstellenden Grundsatzdokumente plante. Erst mit dem genehmigten Sonderinvestitionsprogramm 2016 bis 2019 und somit nach Einleitung des Vorhabens wurde es in die Grundsatzdokumente aufgenommen. Infolge fehlender Personalressourcen unterblieb seit dem Bedarfsprogramm 2018 eine Aktualisierung des Bedarfsprogramms.

[Der RH empfahl dem Verteidigungsministerium, zur Verbesserung der Planbarkeit, Steuerung und Transparenz Maßnahmen zu setzen, um Vorhaben zeitnah in die planerischen Grundsatzdokumente aufnehmen zu können.](#)

- 5.3 Laut Stellungnahme des Verteidigungsministeriums regle die Richtlinie „Zentrale Prozesse der Landesverteidigung“ die Prozesse für die Streitkräfteentwicklung und für den Einsatz der Streitkräfte im Aufgabenbereich des Generalstabs sowie das Zusammenwirken mit den Organisationselementen der Zentralstelle des Verteidigungsministeriums. Sie solle auch in zeitkritischen Fällen eine korrekte Beschaffung bzw. Bereitstellung gewährleisten.

Im Managementplan des Chefs des Generalstabs stelle die Weisung zur Priorisierung und Realisierung (inklusive Prioritäten, Realisierungszielen, Finanz- und Personalplan, Einsatzambition) die Umsetzung der Weisung des haushaltsleitenden Organs im Wirkungsbereich des Generalstabs und in seiner Form das wichtigste Planungsdokument zur Steuerung der Streitkräfteentwicklung dar. Durch die Vorgabe von Realisierungszielen und die Zuordnung von Ressourcen würden die militärstrategischen Planungsvorgaben für den Realisierungszeitraum vorgegeben.

Mit dem seit 2022 gemäß Landesverteidigungs-Finanzierungsgesetz¹⁰ jährlich aktualisiert an den Nationalrat vorzulegenden Landesverteidigungsbericht werde eine wesentliche Informationsquelle über die Umsetzung des Aufbauplans ÖBH 2032+ bereitgestellt. Vor allem in den Kapiteln über die strategischen Perspektiven des Bundesheeres im Jahr 2032 und über die Beschaffungs- und Investitionsplanung seien geplante Vorhaben transparent dargestellt.

⁹ seit 1. April 2025: Bundeskanzleramt

¹⁰ BGBl. I 185/2022



Mit der Umsetzung des Aufbauplans ÖBH 2032+ gehe eine Evaluierung der zentralen Prozesse der Landesverteidigung einher. Im Rahmen der Bearbeitung würden auch Schritte Richtung Bedarfsprogramm ÖBH 2032 gesetzt. Das Verteidigungsministerium sei ständig bemüht, die Prozesse zu optimieren und den Herausforderungen im Rahmen der Umsetzung des Aufbauplans ÖBH 2032+ entgegenzutreten.

Die Modifikation bzw. Modernisierung von Systemen sei ein Prozess, der im Rahmen des Life Cycle Managements von Systemen einer ständigen Beobachtung und Evaluierung unterliege. Hierzu seien auch keine eigenständigen Planungsdokumente nötig.

Sollte sich der Bedarf nach einer Modifikation bzw. Modernisierung ergeben, so werde nach einer technischen Beurteilung ein Vorhaben eingemeldet und in einem strukturierten Vorgang (Beschaffungsplanung) bearbeitet.

- 5.4 Der RH anerkannte die Bemühungen des Verteidigungsministeriums, die Prozesse zu optimieren und den Herausforderungen im Rahmen der Umsetzung des Aufbauplans ÖBH 2032+ entgegenzutreten. Er erwiderte jedoch, dass entgegen den Richtlinien für die Bundesheerplanung Planungsdokumente nicht strukturiert erstellt wurden; dies, obwohl die Modifikation bzw. Modernisierung und Ergänzung der Hubschrauberstaffel eine wesentliche Fähigkeitenerweiterung war, die über den Einsatz von Komponenten hinausging. Der RH verblieb somit bei seiner Empfehlung, zur Verbesserung der Planbarkeit, Steuerung und Transparenz Maßnahmen zu setzen, um Vorhaben zeitnah in die planerischen Grundsatzdokumente aufnehmen zu können.

Projektorganisation

Allgemein

- 6.1 (1) Im Jahr 2012 entwickelte die damalige Beschaffungssektion des Verteidigungsministeriums (seit Juli 2021: Direktion 5 Rüstung)¹¹ ein Projektmanagement-Handbuch, das zur Zeit der Gebarungüberprüfung noch in Geltung war. Ziel des Projektmanagement-Handbuchs war es, eine effektive und effiziente Projektabwicklung durch Festlegen von Verantwortlichkeiten, Zielen und Kompetenzen sicherzustellen. Die Gruppen, Abteilungen und nachgeordneten Dienststellen der Direktion 5 Rüstung hatten das Handbuch bei allen Projekten verbindlich anzuwenden.

¹¹ Im Zuge der Reorganisation der Zentralstelle und der oberen Führung des Bundesheeres wurde die Zentralstellenstruktur geändert. Aus der Sektion III (Bereitstellung), die u.a. für die Beschaffungen zuständig war, wurde mit 1. Juli 2021 u.a. die Direktion 5. Die rechtliche Überleitung in die Direktion 5 erfolgte jedoch erst mit der Befüllung des Organisationsplans, der mit Dezember 2024 in Kraft trat.



(2) Gemäß dem Projektmanagement-Handbuch konnte das Verteidigungsministerium Beschaffungsvorhaben als Projekte oder in der Linienorganisation¹² umsetzen. Die Projektwürdigkeit eines Vorhabens beurteilte es nach folgenden Kriterien:

- neuartig und riskant, z.B. bei hohem Budgetaufwand oder Öffentlichkeitswirksamkeit,
- interdisziplinär und abteilungsübergreifend, z.B. bei Einbindung von unterschiedlichen Fachbereichen,
- komplex und dynamisch, z.B. bei vielen Einflussfaktoren,
- zeitlich begrenzt, z.B. wenn Anfang und Ende definiert waren,
- zielorientiert, z.B. Termine, Leistungsumfang, Ressourcen und Kosten.

Die Beschaffungssektion bzw. die Direktion 5 Rüstung führten ab 2018 keine Projekte gemäß Projektmanagement-Handbuch mehr durch, u.a. infolge von Priorisierungen, Ressourcenzuteilungen, administrativer Überlastung der Projektleitungen und Verzögerungen in den Projekten durch übermäßige Bürokratie. Vorhaben wie die Beschaffung des Mehrzweckhubschraubers AW 169 im September 2020 und Dezember 2022 – mit einem Beschaffungsvolumen von rd. 873 Mio. EUR¹³ – wurden laut der Direktion 5 Rüstung nach modernen Methoden des Projektmanagements umgesetzt. Entsprechend dem Aufbauplan ÖBH 2032+ plante das Verteidigungsministerium u.a. Beschaffungen für die Luftunterstützungstruppe in Höhe von 1,635 Mrd. EUR¹⁴ bzw. leitete sie ein.

- 6.2 Der RH stellte kritisch fest, dass die Beschaffungssektion bzw. die Direktion 5 Rüstung seit dem Jahr 2018 keine Projekte mehr gemäß dem verbindlich anzuwendenden Projektmanagement-Handbuch durchführten. Er wies auch kritisch darauf hin, dass zur Umsetzung des Aufbauplans ÖBH 2032+ viele Beschaffungen im Bundesheer bevorstanden, für die ein einheitlicher Beschaffungsprozess und effiziente Verfahren zu berücksichtigen wären.

Der RH empfahl dem Verteidigungsministerium, das Projektmanagement-Handbuch zu überarbeiten und der aktuellen Organisationsstruktur sowie den modernen Methoden des Projektmanagements anzupassen. Dabei wären ein einheitlicher Beschaffungsprozess und effiziente Verfahren auch bei einer Linienaufgabe zu gewährleisten.

- 6.3 Laut Stellungnahme des Verteidigungsministeriums nehme es die Empfehlung des RH zur Kenntnis.

¹² Alle Vorhaben, die nicht als projektwürdig eingestuft wurden, wurden in der Linienorganisation gemäß Geschäftseinteilung weiterverfolgt.

¹³ 36 Mehrzweckhubschrauber AW 169 inklusive Infrastrukturmaßnahmen

¹⁴ vier Transportflugzeuge C-390 und zwölf mittlere Transporthubschrauber Black Hawk



Transporthubschrauber

- 7.1 (1) Der Materialstab Luft bildete für das Vorhaben Modifikation von Avionikkomponenten im November 2014 keine Projektorganisation und wendete auch das Projektmanagement-Handbuch nicht an. Er begründete dies damit, dass es sich um eine Materialerhaltungsmaßnahme gehandelt habe und die Geschäftsordnung des Materialstabs Luft ohnehin mit den Anforderungen des Projektmanagement-Handbuchs kompatibel sei.
- (2) Im Mai 2016 legte der Leiter der damaligen Beschaffungssektion – infolge des widerrufenen ersten Vergabeverfahrens des Materialstabs Luft – die Luftzeugabteilung (verantwortliche Systemabteilung) als durchführende Stelle fest. Aufgrund der zeitlichen Verzögerung durch das erste Vergabeverfahren versuchte die Luftzeugabteilung, das zweite Vergabeverfahren raschestmöglich durchzuführen und gemeinsam mit der Vergabeabteilung die gesetzlich vorgeschriebenen Fristen jeweils nur in unbedingt erforderlichem Ausmaß auszuschöpfen.
- (3) Die Beschaffungssektion stufte nach den Kriterien des Projektmanagement-Handbuchs (TZ 6) das Vorhaben nicht als Projekt ein; es war daher in der Linienorganisation abzuwickeln. Laut Luftzeugabteilung habe sie das Vorhaben gemäß den zum damaligen Zeitpunkt gültigen Gesetzen, Verordnungen und Weisungen¹⁵ sowie gemäß dem von ihr verfassten Qualitätsmanagement-Handbuch umgesetzt.
- (4) Für das Vorhaben Modifikation von Avionikkomponenten und Erweiterung der Transporthubschrauberflotte um drei Black Hawks wurden bei der Planung und Umsetzung sämtliche Kosten und Leistungsstunden nicht gesondert erfasst.¹⁶ Die Luftzeugabteilung begründete dies mit der Entscheidung, das Vorhaben als Linienaufgabe abzuwickeln. Eine Darstellung der Vollkosten war dadurch teilweise nicht oder nur durch einen erheblichen Verwaltungsaufwand möglich.¹⁷
- 7.2 Aus Sicht des RH erfüllte das Vorhaben Modifikation von Avionikkomponenten und Erweiterung der Transporthubschrauberflotte um drei Black Hawks die Projektkriterien laut Projektmanagement-Handbuch, z.B. neuartig und riskant sowie komplex und dynamisch. Er stellte daher kritisch fest, dass sich die vormalige Beschaffungssektion des Verteidigungsministeriums dazu entschied, das Vorhaben in der Linienorganisation und nicht als Projekt durchzuführen. Dadurch wurden u.a. die Kosten und Leistungsstunden nicht gesondert erfasst und konnten folglich die Vollkosten des Vorhabens nicht transparent ausgewiesen werden.

¹⁵ Verfahrensanweisung für Beschaffungen vom Juli 2013

¹⁶ Für das Vorhaben wurde der CO-Innenauftrag „Materialbewirtschaftung Luft“ verwendet. Auf ihn wurden im Wesentlichen alle Tätigkeiten der Luftzeugabteilung und anderer Dienststellen gebucht, für die es keine spezifischen CO-Innenaufträge gab (z.B. Einführung Mehrzweckhubschrauber).

¹⁷ z.B. Dienstreisen zur Bauaufsicht in die USA

Der RH empfahl dem Verteidigungsministerium, Beschaffungsvorhaben, die den Kriterien des Projektmanagement-Handbuchs entsprechen, als Projekte umzusetzen.

Weiters empfahl er dem Verteidigungsministerium, Maßnahmen zu setzen, die eine systematische Erfassung der Kosten und Leistungsstunden für die Vollkostenrechnung ermöglichen.

- 7.3 Laut Stellungnahme des Verteidigungsministeriums nehme es die Empfehlung des RH zur Kenntnis.

Entwicklungslinien im Beschaffungsvorhaben

Allgemein

- 8 Das Verteidigungsministerium stellte Entwicklungsprozesse eines Vorhabens in zeitlicher und ressourcenmäßiger Hinsicht als sogenannte Entwicklungslinien dar. Insgesamt sah es sechs Entwicklungslinien vor: Ausbildung, Ausrüstung, Infrastruktur, Organisation, Personal und Vorschriften.

Die Zuständigkeit für die Entwicklungslinien im Vorhaben Modifikation von Avionikkomponenten und Erweiterung der Transporthubschrauberflotte um drei Black Hawks lag bei der Luftzeugabteilung, welche die Entwicklungslinien auch koordinierte. Der Bearbeitungsstand der Entwicklungslinien stellte sich mit November 2024 folgendermaßen dar:

Tabelle 1: Bearbeitungsstand Entwicklungslinien (November 2024)

Entwicklungslinie	Umsetzungsstand
Ausbildung	in Umsetzung (mit der Entwicklungslinie Personal verknüpft) (TZ 30 bis TZ 32)
Ausrüstung	in Umsetzung (abgeschlossen mit Beendigung der Lieferungen aus dem Vertrag) (TZ 13 bis TZ 21)
Infrastruktur	in Umsetzung (eines von drei Projekten bereits umgesetzt) (TZ 9)
Organisation	in Umsetzung (Verhandlungen mit dem BMKÖS) (TZ 10)
Personal	in Umsetzung (permanente Bearbeitung infolge von Organisationsentwicklungen, Ab- und Zugängen von Personal sowie der diesbezüglich erforderlichen Ausbildung) (TZ 27, TZ 29, TZ 33)
Vorschriften	in Umsetzung (mit der Entwicklungslinie Ausrüstung verknüpft, wobei der Betrieb ausschließlich mit approbierten Vorschriften zulässig ist) (TZ 32)

Quelle: BMLV



Entwicklungslinie Infrastruktur

- 9.1 (1) Während für die Modifikation der Avionikkomponenten keine infrastrukturellen Maßnahmen notwendig waren, erforderten die Anschaffung und der Betrieb der drei zusätzlichen Transporthubschrauber bauliche Maßnahmen am Fliegerhorst in Langenlebarn. Infolge unklarer Rahmenbedingungen und teilweise fehlender Raum- und Funktionsprogramme¹⁸ war die Planung der Maßnahmen für das Verteidigungsministerium erschwert; es nahm zwei Projekte in das Realisierungsprogramm 2020¹⁹ in Höhe von insgesamt 9,70 Mio. EUR auf. Die Projekte umfassten insbesondere Anbauten für zusätzliches Personal, eine Erweiterung des Vorfelds, die Errichtung von Abstell- und Tankpositionen, einer Wartungs- und Lackierbox sowie von Werkstätten und Lagergebäuden. Nach Vorliegen aller Grundlagen wurde ein Projekt geteilt, wodurch sich die Anzahl der umzusetzenden Projekte auf drei erhöhte. In den Jahren 2020 und 2021²⁰ ermittelte die für die Infrastruktur zuständige Direktion des Verteidigungsministeriums für die drei Projekte Gesamtkosten in Höhe von 20,30 Mio. EUR.

Wie sich der Baubeginn und die Gesamtkosten bei den drei Projekten entwickelten, zeigt folgende Tabelle:

Tabelle 2: Projekte der Entwicklungslinie Infrastruktur am Fliegerhorst in Langenlebarn

	Baubeginn geplant	Baubeginn Ist	Gesamtkosten geplant 2020/21	prognostizierte Gesamtkosten (Stand Juli 2024)	Veränderung Gesamtkosten
	Jahr		in Mio. EUR		in %
Projekt 1 ¹	2021	2021	6,20	7,16	16
Projekt 2 ²	2023	2024	6,90	15,00	117
Projekt 3 ³	2022	2024	7,20	15,00	108
Summe	–	–	20,30	37,16	83

Rundungsdifferenzen möglich

Quelle: BMLV

¹ u.a. Erweiterung Vorfeld Halle IV, Befestigung Rollweg und Adaptierung Bestandsvorfeld zur Errichtung von sechs Abstell- und Tankpositionen; Bauende Mai 2023

² Neuerrichtung Werkstätten- und Lagergebäude sowie Wartungs- und Lackierbox samt Technikraum

³ Neuerrichtung, Erweiterung und Bestandssanierung

¹⁸ Raum- und Funktionsprogramme waren grundsätzlich vor der Aufnahme eines Projekts in die Realisierungsprogramme zu erstellen. Aufgabe eines Raum- und Funktionsprogramms war u.a. die funktionelle Beschreibung des Projektziels. Es war bei Neubauten, Generalsanierungen sowie jenen Maßnahmen erforderlich, die eine Änderung der Struktur gegenüber dem Bestand zur Folge hatten.

¹⁹ Teilprogramm Infrastruktur

²⁰ dokumentiert in den Einleitungsakten zu den drei Bauvorhaben



Transporthubschrauber Black Hawk – Modifikation und 1. Nachbeschaffung

Mit Stand Juli 2024 betragen die erwarteten Gesamtkosten 37,16 Mio. EUR. Dies stellte eine Erhöhung der Gesamtkosten – im Vergleich zur erstmaligen Aufnahme in das Realisierungsprogramm 2020 (9,70 Mio. EUR) – um 283 % dar. Das Verteidigungsministerium begründete die Kostenerhöhung mit unklaren Rahmenbedingungen, einem erhöhten Flächenbedarf, einer höheren technischen Ausstattung als ursprünglich geplant und einer Erhöhung des Baupreisindex. Ein Projekt musste infolge der zu erwartenden Mehrkosten gestoppt und neu ausgeschrieben werden. Dies verzögerte die Realisierung um zwei Jahre.

(2) Laut Verteidigungsministerium könne das Vorhaben zur Erweiterung der Transporthubschrauberstaffel in der Entwicklungslinie Infrastruktur am Fliegerhorst in Langenlebarn aus personeller Sicht verzögerungsfrei umgesetzt werden. Mit dem Aufbauplan ÖBH 2032+ stieg jedoch auch die Anzahl der zu bearbeitenden infrastrukturellen Vorhaben. Infolge von vermehrten Pensionierungen und der schwierig verlaufenden Nachbesetzungen in der verantwortlichen Direktion Infrastruktur war laut Verteidigungsministerium z.B. die Umsetzung des im Aufbauplan ÖBH 2032+ vorgesehenen Großprojekts am Fliegerhorst in Hörsching²¹ aus personeller Sicht nicht gesichert.

- 9.2 Der RH stellte kritisch fest, dass sich die geplanten Kosten für infrastrukturelle Maßnahmen im Zusammenhang mit der Beschaffung von drei zusätzlichen Transporthubschraubern von 9,70 Mio. EUR auf 37,16 Mio. EUR um 283 % erhöhten. Neben der Erhöhung des Baupreisindex waren für die Kostensteigerung auch planerische Mängel ursächlich, wie ein fehlendes Raum- und Funktionsprogramm, ein über die ursprüngliche Planung hinausgehender Flächenbedarf und eine höhere technische Ausstattung. Hohe Angebotspreise führten zudem zu einer Neuausschreibung eines Projekts und somit zu einer zeitlichen Verzögerung in der Umsetzung.

Der RH wies darauf hin, dass laut Verteidigungsministerium die Umsetzung des Großprojekts am Fliegerhorst in Hörsching aus personeller Sicht nicht gesichert war.

[Er empfahl dem Verteidigungsministerium, im Sinne der budgetären Planung, Steuerung und Transparenz zur Umsetzung zukünftiger Infrastrukturprojekte \(Aufbauplan ÖBH 2032+\) Maßnahmen zu setzen, die zu realistischen Kostenschätzungen und der Umsetzbarkeit von Großprojekten führen.](#)

- 9.3 Laut Stellungnahme des Verteidigungsministeriums sei es bemüht, Maßnahmen zu setzen, um zukünftig Infrastrukturprojekte im Rahmen des Aufbauplans ÖBH 2032+ zu optimieren.

²¹ Ein Teilprojekt des Großprojekts am Fliegerhorst in Hörsching betraf die Infrastruktur zur Implementierung der zweiten mittleren Transporthubschrauberstaffel Black Hawk.



Entwicklungslinie Organisation

10.1 (1) Das Verteidigungsministerium zog für die Einführungsphase des Transporthubschraubers Black Hawk (2002 bis 2008) den Organisationsplan²² der bereits bestehenden mittleren Transporthubschrauberstaffel²³ heran. Dieser Organisationsplan war auf das Transporthubschraubersystem Agusta Bell 212 abgestimmt. Mit November 2008 trat ein Organisationsplan in Kraft, der die organisatorischen Rahmenbedingungen des Transporthubschraubersystems Black Hawk berücksichtigte.²⁴

(2) Der Organisationsplan 2008 war für den Betrieb von zwölf mittleren Transporthubschraubern mit insgesamt 88 Planstellen vorgesehen, obwohl die Anzahl der Transporthubschrauber seit mehr als 20 Jahren unverändert bei neun Stück lag. Aufgrund der geringeren Stückzahl waren nur 55 Planstellen²⁵ systemisiert. Bis Dezember 2024 gab es nur eine wesentliche Änderung des Organisationsplans im Juli 2018, mit der ein Ausbildungspool für Luftfahrzeugtechnikerinnen und -techniker geschaffen wurde. Damit verbunden war die Erhöhung um zwei Arbeitsplätze für Unteroffizierinnen und Unteroffiziere auf 90 Planstellen (davon 57 systemisiert). Seit seiner Einführung im Jahr 2008 evaluierte das Verteidigungsministerium den Organisationsplan nicht.

(3) Die Transporthubschrauberstaffel stellte in den Jahren 2018, 2019 und 2024 an die vorgesetzte Dienststelle Anträge zur Änderung des Organisationsplans. Sie wies u.a. darauf hin, dass die zur Aufgabenerfüllung geforderte Verfügbarkeit (personell und materiell) von fünf Transporthubschraubern nur mit einer Aufstockung um 16 Planstellen²⁶ erreicht werden könne (TZ 27).

(4) Mit Jänner 2019 rief das Verteidigungsministerium die Option zur Beschaffung von drei weiteren Transporthubschraubern ab, weshalb es im Jänner 2021 die Systemisierung von zwölf Arbeitsplätzen des Organisationsplans beim BMKÖS beantragte.²⁷ Zur Zeit der Gebarungüberprüfung befanden sich das Verteidigungsministerium und das BMKÖS noch in Verhandlungen, der Organisationsplan war noch nicht geän-

²² Das Verteidigungsministerium bildet mit den Organisationsplänen das personelle und materielle „Soll“ von Organisationseinheiten des Bundesheeres ab.

²³ Diese mittlere Transporthubschrauberstaffel war mit dem mittleren Transporthubschrauber Agusta Bell 212 ausgestattet.

²⁴ Zum Beispiel benötigte der Transporthubschrauber Agusta Bell 212 eine Pilotin bzw. einen Piloten, der Transporthubschrauber Black Hawk zwei.

²⁵ Die Personalaufnahme im Bundesdienst war an den sogenannten Personalplan gekoppelt. Dieser wurde mit dem Bundesbudget beschlossen und legte fest, wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter eine Dienststelle im Bund beschäftigen bzw. neu anstellen durfte (die Arbeitsstellen im Bund waren als Planstellen bezeichnet).

²⁶ Pilotinnen und Piloten: 2, Bordtechnikerinnen und -techniker & Militärluftfahrtwart I. Klasse: 4, Bordtechnikerinnen und -techniker & Militärluftfahrtwart: 7, Technikerinnen und Techniker/Wartungstrupp: 2 sowie Geräteunteroffizierin oder -offizier: 1

²⁷ Pilotinnen und Piloten: 6, Bordtechnikerinnen und -techniker & Militärluftfahrtwarte: 3; Luftzeugmechanikerunteroffizierinnen und -offiziere & Militärluftfahrtwarte: 3



dert. Dies lag daran, dass das BMKÖS teilweise eine Umwandlung der militärischen auf zivile Arbeitsplätze forderte, das Verteidigungsministerium dem aber nicht zustimmte. Laut Verteidigungsministerium hätte die Umwandlung negative Auswirkungen auf die Durchhaltefähigkeit bei längeren Einsätzen, vor allem bei Auslandseinsätzen. Das Verteidigungsministerium plante das Eintreffen der drei zusätzlichen Transporthubschrauber für die Jahre 2025 und 2026.

- 10.2 Der RH stellte kritisch fest, dass der im Jahr 2008 in Kraft getretene Organisationsplan der mittleren Transporthubschrauberstaffel hinsichtlich der tatsächlichen personellen und materiellen Ausstattung nicht die Realität abbildete und zur geforderten Aufgabenerfüllung der Transporthubschrauberstaffel nicht beitrug.

Der RH empfahl dem Verteidigungsministerium, den Organisationsplan der mittleren Transporthubschrauberstaffel hinsichtlich der personellen und materiellen Ausstattung sowie der Aufgabenerfüllung zu evaluieren.

Vor dem Hintergrund der Beschaffung von drei zusätzlichen Transporthubschraubern verhandelte das Verteidigungsministerium seit 2021 mit dem BMKÖS über die Erweiterung des Organisationsplans. Diese Verhandlungen waren bis Dezember 2024 noch nicht abgeschlossen.

Der RH empfahl dem Verteidigungsministerium, auf eine den zukünftigen Erfordernissen entsprechende Änderung des Organisationsplans hinzuwirken.

- 10.3 Laut Stellungnahme des Verteidigungsministeriums seien die Änderungen im Organisationsplan „mittleres Transporthubschraubersystem“ mit 1. Juni 2025 in Kraft getreten.



Vergabeverfahren

Gesetzliche Bestimmungen und interne Richtlinien

- 11 Für öffentliche Auftragsvergaben war grundsätzlich das Bundesvergabegesetz²⁸ in der jeweils geltenden Fassung maßgebend. Handelte es sich beim Leistungsgegenstand um die Beschaffung bestimmter Leistungen des Verteidigungs- und Sicherheitsbereichs, war das Bundesvergabegesetz Verteidigung und Sicherheit 2012 (BVergGVS 2012)²⁹ anzuwenden. Dieses enthielt aufgrund der im Verteidigungs- und Sicherheitsbereich erhöhten Geheimhaltungs- und Versorgungsinteressen besondere Regelungen zur Informations- und Versorgungssicherheit.

Beide Vergabegesetze enthielten Ausnahmen, etwa zu Aufträgen (Beschaffungen), auf die Art. 346 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV)³⁰ Anwendung fand: Demnach unterlagen Maßnahmen, die für die Wahrung der wesentlichen Sicherheitsinteressen des Mitgliedstaates erforderlich waren und die Erzeugung von Waffen, Munition und Kriegsmaterial oder den Handel damit betrafen, nicht den Vergabegesetzen.

Bei Beschaffungen, die etwa aufgrund dieser Ausnahmebestimmung vom Geltungsbereich der Vergabegesetze ausgenommen waren, wandte das Verteidigungsministerium gemäß seinen internen Richtlinien für das Vergabeverfahren die ÖNORM³¹ A 2050 aus 1957 an. Diese enthielt Regelungen für das Vergabeverfahren und war vor Inkrafttreten der Vergabegesetze zentrale Grundlage für öffentliche Auftragsvergaben.

Seit Inkrafttreten des Bundesvergabegesetzes Verteidigung und Sicherheit 2012 hatte sich die Risiko- und Bedrohungslage Europas grundlegend verändert, weshalb zunehmend ein Spannungsverhältnis zwischen Wettbewerbsrecht und Geheimhaltungsinteressen bestand – insbesondere aufgrund der Publikationsverpflichtung bei öffentlichen Beschaffungen nach den Vergabegesetzen.

Das Verteidigungsministerium führte zur Beschaffung der Modifikation von Avionikkomponenten ab März 2016 ein Vergabeverfahren gemäß dem Bundesvergabegesetz Verteidigung und Sicherheit 2012 durch. Nachdem dieses Verfahren aufgrund von Verfahrensfehlern widerrufen werden musste, wickelte das Verteidigungsministerium das neue Verfahren – unter Berufung auf die Ausnahmebestimmung des Art. 346 AEUV – als „freihändige Vergabe gemäß ÖNORM A 2050 im Wettbewerb“ ab.

²⁸ Bundesvergabegesetz 2018, BGBl. I 65/2018 i.d.g.F.

²⁹ BGBl. I 10/2012 i.d.g.F.

³⁰ BGBl. III 86/1999

³¹ ÖNORMEN sind vom Österreichischen Normungsinstitut verfasste Empfehlungen. Sie sind nicht per se rechtsverbindlich, sondern bedürfen einer gesonderten Verbindlichkeitserklärung durch Gesetz, Verordnung oder Vertrag.

Verantwortlichkeiten

12.1 (1) Die internen Richtlinien des Verteidigungsministeriums sahen für Beschaffungen geteilte Verantwortlichkeiten vor: Die für die zentrale Bedarfsdeckung der Leistung verantwortliche Stelle hatte die Beschaffung einzuleiten; die sogenannte auftragvergebende Stelle hatte die Vergabe vorzunehmen.

(2) Ab einem Auftragswert von über 75.000 EUR (inkl. USt) war vor der Genehmigung des Vergabeakts die Interne Revision einzubinden. Ab einer Wertgrenze von über 24.000 EUR (inkl. USt) mussten Vergabeakte der Internen Revision zur Kenntnis gebracht werden. Auch wesentliche Vertragsänderungen, etwa betreffend den Liefertermin, die Qualität oder Quantität der Leistung, mussten der Internen Revision vor ihrer Genehmigung im Aktenlauf vorgeschrieben werden.

(3) Bei Beschaffungen zur Erhaltung von luftfahrtspezifischem Material, ohne dass damit eine Fähigkeitenerweiterung einherging, war der Materialstab Luft für die Vergabe zuständig. Ausgenommen war sogenanntes „Großgerät“, das eine Fähigkeitenerweiterung mit sich brachte. Darunter verstand das Verteidigungsministerium technisch komplexe Investitionsgüter mit ausschlaggebender Bedeutung für Einsatz und Ausbildungsbetrieb, die einen genau definierten Nutzungszweck in bestimmter Weise selbstständig erfüllten.

(4) Das Verteidigungsministerium ging bei Beginn des ersten Vergabeverfahrens davon aus, dass die Modifikation von Avionikkomponenten eine Maßnahme zur Materialerhaltung ohne Fähigkeitenerweiterung und daher der Materialstab Luft für die Vergabe zuständig war. Dies, obwohl

- das Beschaffungsvolumen³² weit über jenem Volumen lag, das der Materialstab Luft üblicherweise abwickelte, und
- im Akt zur Leistungsbeschreibung festgehalten war, dass das Vorhaben wesentliche Fähigkeitenerweiterungen mit sich bringe, die über einen Ersatz von Komponenten hinausgingen.

Nach dem Widerruf des Vergabeverfahrens entschied der damalige Leiter der Beschaffungssektion des Verteidigungsministeriums, das Verfahren erneut durchzuführen und anstelle des Materialstabs Luft die Vergabeabteilung als auftragvergebende Stelle einzusetzen.

12.2 Der RH hielt kritisch fest, dass bei der Beschaffung der Modifikation von Avionikkomponenten der Transporthubschrauber das Beschaffungsvolumen weit über jenem der Beschaffungen lag, die der Materialstab Luft üblicherweise abwickelte.

³² Das Verteidigungsministerium ging in einer im Juni 2015 erstellten Wirkungsorientierten Folgenabschätzung von Kosten in Höhe von 77,70 Mio. EUR aus.



Das Vorhaben brachte überdies eine wesentliche Fähigkeitenerweiterung mit sich, die über einen Ersatz von Komponenten hinausging.

Der RH verwies dazu auf seine Empfehlung in **TZ 14**, bei bestimmten Beschaffungsvorhaben die Vergabeabteilung frühzeitig einzubinden.

- 12.3 Das Verteidigungsministerium teilte in seiner Stellungnahme mit, dass gemäß der Geschäftseinteilung die Abteilung Vergabe- und Einkaufsrecht für alle Rechtsgeschäfte (ausgenommen Bau- und Infrastruktur) zuständig sei. Weiters hätten die für die Erstellung der Einleitung zur Beschaffung zuständigen Stellen gemäß den geltenden „Richtlinien für Beschaffungen“ die rechtzeitige Einbindung der Abteilung Vergabe- und Einkaufsrecht für die Festlegung der Beschaffungsstrategie (Wahl des Vergabeverfahrens) vorzusehen.

Erstes Vergabeverfahren

Einleitung des Verfahrens

- 13.1 (1) Im November 2014 beauftragte die Luftzeugabteilung des Verteidigungsministeriums den Materialstab Luft, die Beschaffung der Modifikation von Avionikkomponenten vorzubereiten. Sie begründete den Bedarf damit, dass die betreffenden Komponenten bei den Herstellerunternehmen nicht mehr erhältlich seien und daher ab 2018 kein Instrumentenflug³³ und ab 2020 kein Flugbetrieb mehr möglich sein würden.

Der Materialstab Luft leitete daraufhin im Dezember 2014 ein Verfahren bei der NSPA³⁴ ein, einer logistischen Dienstleistungs- und Einkaufsagentur der NATO.

Im Februar 2015 fand eine Besprechung zwischen dem Verteidigungsministerium und potenziellen Anbieterunternehmen zur Ermittlung von „price and availability“-Daten statt. In den folgenden Monaten nahm das Verteidigungsministerium auf Basis von eingeholten Richtofferten eine Preisschätzung vor und ging in einer im Juni 2015 erstellten Wirkungsorientierten Folgenabschätzung³⁵ von Kosten in Höhe von 77,70 Mio. EUR³⁶ aus.

³³ Flug, der ohne Bodensicht und nur unter Verwendung der notwendigen Instrumente des Luftfahrzeugs durchgeführt wird

³⁴ Die Grundlage für Beschaffungen des Verteidigungsministeriums über die NATO Support and Procurement Agency (NSPA) war ein 2001 mit ihr geschlossener Vertrag.

³⁵ Ziel der Wirkungsorientierten Folgenabschätzung war es, für die Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger in Politik und Verwaltung eine nachvollziehbare, transparente Darstellung über erwünschte Wirkungen von Maßnahmen einerseits sowie erwartete Kosten und unerwünschte Auswirkungen andererseits darzustellen.

³⁶ In einer späteren Wirkungsorientierten Folgenabschätzung vom Februar 2016 wurde dieser Betrag auf 70 Mio. EUR reduziert.



(2) Im Dezember 2015 wies der damalige Leiter der Beschaffungssektion in einem Amtsvortrag darauf hin, dass durch das gewählte Vergabeverfahren kein potenzieller Bieter ausgeschlossen werden dürfe. Da in einem Verfahren bei der NSPA Unternehmen aus bestimmten Ländern ausgeschlossen waren, entschied das Verteidigungsministerium, das begonnene Verfahren nicht weiterzuführen.

(3) Im Februar 2016 bereitete der Materialstab Luft daher die Einleitung eines nicht offenen Verfahrens mit vorheriger Bekanntmachung gemäß Bundesvergabegesetz Verteidigung und Sicherheit 2012 vor. Bei einem solchen Verfahren wird zunächst eine unbeschränkte Anzahl von Unternehmen öffentlich zur Abgabe von Teilnahmeanträgen eingeladen; anschließend werden aus den Teilnehmenden ausgewählte Bewerber zur Abgabe von Angeboten aufgefordert. Die konkreten Gründe für die Wahl dieser Verfahrensart und Vergabenorm waren nicht aktenmäßig festgehalten.

(4) Gemäß der internen Richtlinie wurde der Akt der Internen Revision vorgeschrieben. Diese kritisierte die gewählte Verfahrensart und empfahl – um die Verhandlungsmöglichkeit des Verteidigungsministeriums bei Leistung und Preis zu gewährleisten – stattdessen ein Verhandlungsverfahren mit vorheriger Bekanntmachung gemäß Bundesvergabegesetz Verteidigung und Sicherheit 2012. Bei einem solchen Verfahren wird ebenso eine unbeschränkte Anzahl von Unternehmen öffentlich zur Abgabe von Teilnahmeanträgen eingeladen und werden anschließend ausgewählte Bewerber zur Abgabe von Angeboten aufgefordert. Anders als im nicht offenen Verfahren mit vorheriger Bekanntmachung kann in der Folge noch über den gesamten Auftragsinhalt verhandelt werden.

Der Materialstab Luft folgte der Empfehlung und leitete im März 2016 mit Veröffentlichung der Bekanntmachung in Österreich und EU-weit das Vergabeverfahren ein.

- 13.2 Der RH hielt fest, dass das Verteidigungsministerium das bei der NSPA begonnene Verfahren nicht weiterführte, um keinen potenziellen Bieter auszuschließen. Dass bei einem solchen Verfahren Unternehmen aus bestimmten Ländern nicht zum Zug kommen konnten, wäre jedoch vor Beginn des Verfahrens zu berücksichtigen und damit von vornherein ein anderes Verfahren zu wählen gewesen. Der RH verwies auf die mit dem Verfahren bei der NSPA verbundene Zeitverzögerung von rd. 1,5 Jahren.

Der RH empfahl daher dem Verteidigungsministerium, im Sinne einer effizienten Abwicklung von Beschaffungen frühzeitig zu prüfen, ob eine Verfahrensart für die spezifischen Anforderungen des Vorhabens geeignet ist. Es sollte insbesondere sichergestellt sein, dass mit dem gewählten Vergabeverfahren alle qualifizierten Unternehmen berücksichtigt werden können.



Der RH kritisierte, dass die Gründe des Verteidigungsministeriums für die Wahl der daraufhin vorgesehenen Verfahrensart und Vergabennorm nicht aktenmäßig festgehalten und daher nicht nachvollziehbar waren.

Er empfahl dem Verteidigungsministerium, die wesentlichen Entscheidungen und Vorgänge im Vergabeverfahren nachvollziehbar zu dokumentieren, etwa die Gründe für die Wahl einer Verfahrensart und Vergabennorm.

Das Funktionieren der internen Kontrolle des Verteidigungsministeriums hob der RH positiv hervor. Eine begleitende Kontrolle durch die Interne Revision bei Beschaffungen war nach Ansicht des RH zweckmäßig.

- 13.3 Laut Stellungnahme des Verteidigungsministeriums nehme es die Empfehlung des RH zur frühzeitigen Prüfung der Verfahrensart zur Kenntnis. Gemäß der Geschäftseinteilung sei die Abteilung Vergabe- und Einkaufsrecht für alle Rechtsgeschäfte (ausgenommen Bau- und Infrastruktur) zuständig. Weiters hätten die für die Erstellung der Einleitung zur Beschaffung zuständigen Stellen gemäß den geltenden „Richtlinien für Beschaffungen“ die rechtzeitige Einbindung der Abteilung Vergabe- und Einkaufsrecht für die Festlegung der Beschaffungsstrategie (Wahl des Vergabeverfahrens) vorzusehen.

Der Empfehlung zu einer nachvollziehbaren Dokumentation der wesentlichen Entscheidungen, insbesondere der Wahl des Vergabeverfahrens, und Vorgänge im Vergabeverfahren werde grundsätzlich immer nachgekommen.

Widerruf des Verfahrens

- 14.1 (1) Das Verhandlungsverfahren mit vorheriger Bekanntmachung war zweistufig. In der ersten Stufe prüfte das Verteidigungsministerium die fristgerecht eingebrachten Teilnahmeanträge der Bewerber darauf, ob sie die Nachweise sowie die Eignungs- und Auswahlkriterien erfüllten. Die Nachweise und Eignungskriterien waren unternehmensbezogene Mindestanforderungen, die sicherstellen sollten, dass nur befugte, leistungsfähige und zuverlässige Unternehmen in die zweite Verfahrensstufe kommen. Die Auswahlkriterien waren gewichtete Kriterien, die eine Reihung der Bewerber ermöglichen sollten.

(2) Bis zum Fristende im April 2016 gingen von fünf Bewerbern Teilnahmeanträge ein. Drei Bewerber (Bewerber 1, 2 und 3) erfüllten die Eignungskriterien. Der Materialstab Luft informierte sie am 24. April 2016 mit einem Schreiben über die Zulassung zum weiteren Verfahren und lud sie zu einem im Mai 2016 stattfindenden

„Bietertag“³⁷ ein. Eine Reihung der Bewerber unterblieb, da ohnehin vorgesehen war, bis zu fünf Bewerber zuzulassen. Zwei Bewerber (Bewerber 4 und 5) schied das Verteidigungsministerium aus, weil sie das Eignungskriterium nicht erfüllten, ein vom Herstellerunternehmen des Transporthubschraubers autorisierter Betrieb zu sein, der Modifikationen und Wartungsaktivitäten am Transporthubschraubersystem Black Hawk durchführen kann. Eine Mitteilung an die zwei Bewerber versandte das Verteidigungsministerium am 24. April 2016.

(3) Bewerber 5 teilte daraufhin in einem Schreiben an das Verteidigungsministerium mit, das betreffende Eignungskriterium zu erfüllen und die geforderten Nachweise nachliefern zu können. In einem weiteren Schreiben vom 4. Mai 2016 erhob er „Einspruch“ gegen die Nichtzulassung zum Verhandlungsverfahren. Das Verteidigungsministerium erklärte in einem Antwortschreiben seine Unzuständigkeit und verwies auf den Rechtsweg. Am 9. Mai 2016 brachte Bewerber 5 den „Einspruch“ beim Bundesverwaltungsgericht ein.

Bewerber 4 beanstandete unterdessen am 2. Mai 2016 in einem Schreiben an das Verteidigungsministerium, dass der Bekanntmachungstext bei den Eignungs- und Auswahlkriterien zwischen „Bewerbern“ und „Anbietern“ unterschieden habe. Das von ihm – er war in diesem Verfahrensstadium „Bewerber“ – nicht erfüllte Eignungskriterium sei laut Bekanntmachungstext von einem „Anbieter“ zu erfüllen gewesen. Es sei daher unrechtmäßig, dass eine Forderung, die ein Bieter zu erbringen habe, zur Ausscheidung eines Bewerbers führe.³⁸

(4) Der Materialstab Luft erstellte einen Entwurf für ein Antwortschreiben an Bewerber 4 und übermittelte diesen am 4. Mai 2016 der Luftzeugabteilung zur Kenntnisnahme. Diese leitete das Schreiben an die zuständige Vergabeabteilung und an die Rechtsabteilung des Verteidigungsministeriums weiter.

Die Vergabeabteilung wies auf wesentliche Fehler beim Vergabeverfahren hin. So sei das Verfahren mit einem unbehebbareren Mangel belastet, da im Schreiben über die Zulassung zum weiteren Verfahren, das der Materialstab Luft an drei Bewerber versendet hatte, die Namen aller drei Bewerber angeführt waren. Das verstoße gegen das Bundesvergabegesetz Verteidigung und Sicherheit 2012, wonach Anzahl und Namen der zur Angebotsabgabe aufgeforderten Unternehmer bis zur Bekannt-

³⁷ Dieses Treffen sollte den Bewerbern die Möglichkeit geben, Einblick in das System zu nehmen und technische und kaufmännische Unterlagen zu übergeben.

³⁸ Gemäß § 3 Z 12 Bundesvergabegesetz Verteidigung und Sicherheit 2012 war ein „Bewerber“ ein Unternehmer oder ein Zusammenschluss von Unternehmern, der sich an einem Vergabeverfahren beteiligen will und dies durch einen Teilnahmeantrag oder eine Anforderung bzw. das Abrufen von Ausschreibungsunterlagen bekundete. Ein „Bieter“ war gemäß § 3 Z 13 leg. cit. ein Unternehmer oder ein Zusammenschluss von Unternehmern, der ein Angebot einreichte. Den Begriff „Anbieter“ kannte das Bundesvergabegesetz Verteidigung und Sicherheit 2012 nicht.



gabe der Zuschlagsentscheidung geheim zu halten waren. Die Vergabeabteilung empfahl, das Verfahren zu widerrufen und erneut durchzuführen.

Die Rechtsabteilung des Verteidigungsministeriums bemängelte die Unschlüssigkeit der Ausschreibungsunterlagen in Bezug auf die Begriffe „Anbieter“ und „Bewerber“. Dadurch habe der Eindruck entstehen können, dass die notwendigen Eignungsnachweise erst zum Zeitpunkt der Angebotsabgabe vorzulegen waren. Die Nennung der zugelassenen Bewerber stellte auch aus Sicht der Rechtsabteilung einen groben Verfahrensmangel dar.

Die Rechtsabteilung holte zusätzlich eine Stellungnahme der Finanzprokurator zu den festgestellten Verfahrensmängeln und zur Beurteilung der Prozesschancen des Verteidigungsministeriums bei einer allfälligen Gerichtsanhängigkeit ein. Die Finanzprokurator hob die Bedeutung des gesetzlichen Geheimhaltungsgrundsatzes zur Verhinderung unlauterer Absprachen hervor; auch der geplante Besichtigungstermin mit gleichzeitiger Anwesenheit sämtlicher Unternehmer wäre unzulässig gewesen. Sie empfahl daher ebenso, das Vergabeverfahren zu widerrufen. Die Rechtsabteilung schloss sich der Empfehlung der Finanzprokurator an.

(5) Das Verteidigungsministerium informierte daher die Bewerber am 18. Mai 2016 elektronisch über den beabsichtigten Widerruf des Verfahrens und erklärte am 30. Mai 2016 – nach Ablauf der gesetzlichen Stillhaltefrist – das Vergabeverfahren für widerrufen.

Dem Bewerber 5 erstattete es die beim Bundesverwaltungsgericht inzwischen angelaufenen Kosten in Höhe von 13.851 EUR.

(6) Am 19. Mai 2016 entschied der Leiter der Beschaffungssektion des Verteidigungsministeriums, das Vergabeverfahren erneut durchzuführen und anstelle des Materialstabs Luft die Vergabeabteilung als auftragvergebende Stelle einzusetzen.

14.2 Der RH stellte kritisch fest, dass das vom Materialstab Luft durchgeführte Vergabeverfahren aufgrund von groben vermeidbaren Verfahrensfehlern widerrufen und neu durchgeführt werden musste. Dies führte zu zusätzlichen Kosten, einem erhöhten Verwaltungsaufwand und einer Verzögerung der Beschaffung.

Er erinnerte an die ressortinternen Verantwortlichkeiten bei Vergabeverfahren und verwies erneut darauf, dass das Beschaffungsvolumen weit über jenem Volumen lag, das der Materialstab Luft üblicherweise abwickelte (TZ 12). Das Vorhaben brachte überdies eine wesentliche Fähigkeiterweiterung mit sich, die über einen Ersatz von Komponenten hinausging.



Der RH empfahl daher dem Verteidigungsministerium, bei Beschaffungsvorhaben, die nicht von der Vergabeabteilung selbst abgewickelt werden, jedoch aufgrund ihres Umfangs oder ihrer Komplexität eine besondere vergaberechtliche Expertise erfordern, die Vergabeabteilung frühzeitig einzubinden. Damit sollte eine strikte Einhaltung der Vergabebestimmungen sichergestellt und das Risiko einer erfolgreichen Anfechtung so weit wie möglich minimiert werden.

- 14.3 Laut Stellungnahme des Verteidigungsministeriums nehme es die Empfehlung des RH zur Kenntnis. Gemäß der Geschäftseinteilung sei die Abteilung Vergabe- und Einkaufsrecht für alle Rechtsgeschäfte (ausgenommen Bau- und Infrastruktur) zuständig. Weiters hätten die für die Erstellung der Einleitung zur Beschaffung zuständigen Stellen gemäß den geltenden „Richtlinien für Beschaffungen“ die rechtzeitige Einbindung der Abteilung Vergabe- und Einkaufsrecht für die Festlegung der Beschaffungsstrategie (Wahl des Vergabeverfahrens) vorzusehen.
- 14.4 Der RH begrüßte die Nutzung der „Richtlinien für Beschaffungen“ und wiederholte seine Empfehlung, bei komplexeren Vergabeverfahren die Vergabeabteilung frühzeitig einzubinden.

Zweites Vergabeverfahren

Wahl des Vergabeverfahrens

- 15.1 (1) Gemäß AEUV konnten die Mitgliedstaaten Beschaffungen von Leistungen im Verteidigungs- und Sicherheitsbereich³⁹ über die Ausnahmebestimmung des Art. 346 AEUV⁴⁰ weitgehend frei gestalten und außerhalb vergaberechtlicher Vorgaben (wie Marktfreiheit oder Wettbewerbsrecht der EU) abwickeln. Daher verpflichtete die EU die Mitgliedstaaten mit einer Richtlinie⁴¹ aus 2009 dazu, Beschaffungen im militärischen und nicht-militärischen Sicherheitsbereich einem transparenten Regime mit fairem Wettbewerb und Rechtsschutz zu unterwerfen. Umfasst waren militärische Aufträge sowie sensible Aufträge, die der nationalen Sicherheit dienen und einer erhöhten Geheimhaltung bedurften. Von der Europäischen Kommission verfasste sogenannte „Guidance Notes“ enthielten Mindestanforde-

³⁹ Auf Verteidigungsgüter entfiel ein großer Teil der öffentlichen Beschaffungsausgaben in der EU. Die Mitgliedstaaten gaben zusammen rd. 170 Mrd. EUR für ihre Verteidigung aus, davon mehr als 80 Mrd. EUR für Beschaffungen.

⁴⁰ Art. 296 des Vertrags über die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft vom 15. April 1958, nunmehr Art. 346 AEUV

⁴¹ Richtlinie 2009/81/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juli 2009 über die Koordinierung der Verfahren zur Vergabe bestimmter Bau-, Liefer- und Dienstleistungsaufträge in den Bereichen Verteidigung und Sicherheit und zur Änderung der Richtlinien 2004/17/EG und 2004/18/EG (in Kraft seit 21. August 2009), Umsetzung in nationales Recht bis 21. August 2011

rungen für das Begründungsausmaß bei Inanspruchnahme der Ausnahmebestimmung des Art. 346 AEUV.

Österreich setzte die Richtlinie durch das Bundesvergabegesetz Verteidigung und Sicherheit 2012 um. Das Gesetz nahm bestimmte Vergabeverfahren von seinem Anwendungsbereich aus⁴², u.a. Aufträge, auf welche die Ausnahmebestimmung des Art. 346 AEUV anzuwenden war. Dies betraf neben Waffen und Munition auch elektronische Ausrüstungsgegenstände für militärische Zwecke, wie sie im prüfungsgegenständlichen Verfahren beschafft wurden. Nach der ständigen Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes waren Ausnahmen gemäß Art. 346 AEUV auf außergewöhnliche und klar definierte Fälle begrenzt und war eine Einzelfallbeurteilung vorzunehmen. Darüber hinaus legte der Europäische Gerichtshof die Voraussetzungen des Art. 346 AEUV restriktiv aus.

Im Einklang damit hatte laut Bundesvergabegesetz Verteidigung und Sicherheit 2012 der Auftraggeber bei Inanspruchnahme der Ausnahmebestimmung die maßgeblichen Gründe dafür schriftlich festzuhalten (Einzelfallbeurteilung).

(2) Innerhalb des Verteidigungsministeriums gab es bei der Beurteilung der technischen Komponente des Leistungsgegenstands „Materialerhaltungsbedingter Ersatz von Avionikkomponenten“ unterschiedliche Ansichten: Laut Luftzeugabteilung erfülle schon die Beschaffung des Transponders⁴³ für sich allein den Ausnahmetatbestand des Art. 346 AEUV (Gefährdung wesentlicher Sicherheitsinteressen), laut der Abteilung Luftfahrttechnologie seien hingegen die Ausnahmevoraussetzungen erst durch die dazugehörige Verschlüsselungstechnologie (Kryptomodule) erfüllt, weil die Transponder ohne diese Module nur für die zivilen Anwendungen geeignet seien.

Einig waren sich beide Abteilungen darüber, dass nur das Verteidigungsministerium selbst die Kryptomodule beschaffen konnte, zumal es sich dabei um ein „Krypto Controlled Item“ handle, das nur von staatlichen Stellen nach Freigabe durch den US-Kongress beschafft werden könne.

Die Luftzeugabteilung und die Vergabeabteilung entschieden sich gegen die Durchführung der Beschaffung nach dem Bundesvergabegesetz Verteidigung und Sicherheit 2012. Unter Berufung auf die Ausnahmebestimmung des Art. 346 AEUV führte die Vergabeabteilung die Beschaffung in Form einer „freihändigen Vergabe“ im Wettbewerb gemäß internen Richtlinien auf Basis der ÖNORM A 2050 aus 1957

⁴² § 9 Bundesvergabegesetz Verteidigung und Sicherheit 2012

⁴³ Der Transponder in einem Luftfahrzeug ist die automatische Kommunikationseinrichtung zum Austausch von Flugdaten zwischen Luft und Boden, aber auch zwischen Luftfahrzeugen.

durch. Warum eine damals rd. 60 Jahre alte ÖNORM⁴⁴ anstelle einer aktuelleren Fassung – etwa jener aus 2006, die dem Bundesvergabegesetz 2006⁴⁵ nachgebildet war – zur Anwendung kam, konnte auch die Rechtsabteilung des Verteidigungsministeriums nicht nachvollziehen. Die Vergabeabteilung verwies darauf, an interne Erlässe aus 1992 gebunden gewesen zu sein, welche die Anwendung der alten ÖNORM vorsahen.

Die Entscheidung für das gewählte Vergabeverfahren war im Vergabeakt damit begründet, dass der zu beschaffende Leistungsgegenstand als Militärgut gemäß der mit Art. 346 AEUV erlassenen Militärgüterliste einzustufen sei. Auch unterliege er dem Kriegsmaterialgesetz⁴⁶. Bei Teilen der zu vergebenden Leistung, insbesondere beim Transponder, bestünden auch wesentliche Sicherheitsinteressen betreffend Geheimhaltung der national und international schutzwürdigen technischen Systemdetails. Deren Preisgabe würde wesentlichen Sicherheitsinteressen und internationalen Verpflichtungen des Bundesheeres widersprechen.

(3) Ein Bieter stellte im Frühjahr 2017 einen Nachprüfungsantrag⁴⁷ beim Bundesverwaltungsgericht, um u.a. die Inanspruchnahme der Ausnahmebestimmung des Art. 346 AEUV überprüfen zu lassen. Laut Finanzprokuratur bestand das Risiko – sollte das Bundesverwaltungsgericht eine Verletzung des Vergaberechts feststellen –, dass der Vertrag für absolut oder teilweise nichtig zu erklären wäre, verbunden mit allfälligen Konsequenzen wie einem neuen Vergabeverfahren, Rückbaumaßnahmen, Geldbußen oder Schadenersatzansprüchen. Auch die Rechtsabteilung des Verteidigungsministeriums wies darauf hin, dass die Begründung für die Inanspruchnahme der Ausnahmebestimmung eine Kernfrage im Rahmen des Feststellungsverfahrens vor dem Bundesverwaltungsgericht war. Der Bieter zog im Herbst 2017 den Feststellungsantrag zurück, das Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht wurde eingestellt.

- 15.2 Der RH kritisierte, dass es innerhalb des Verteidigungsministeriums bei der Beurteilung der technischen Komponente des Leistungsgegenstands „Materialerhaltungsbedingter Ersatz von Avionikkomponenten“ unterschiedliche Ansichten gab, obwohl diese Beurteilung einen wesentlichen Einfluss auf die Wahl des Vergabeverfahrens hatte. Die Vergabeabteilung legte die maßgeblichen Gründe für die Inanspruchnahme der Ausnahmebestimmung des Art. 346 AEUV nicht ausführlich und nachvollziehbar dar, wie es das Bundesvergabegesetz Verteidigung und Sicherheit 2012 und die Judikatur des Europäischen Gerichtshofes forderten. Der bloße Verweis auf

⁴⁴ Diese ÖNORM verwies auf eine seit Ende 2006 aufgehobene gesetzliche Bestimmung (Handelsgesetzbuch) bzw. enthielt teilweise in Österreichischen Schillingen definierte Wertgrenzen.

⁴⁵ BGBl. I 17/2006

⁴⁶ BGBl. 540/1977 i.d.g.F.

⁴⁷ Da am 1. Juni 2017 bereits ein Vertrag abgeschlossen worden war (Zuschlag erteilt), wurde das Nachprüfungsverfahren in ein Feststellungsverfahren umgewandelt.



„die Gefährdung wesentlicher Sicherheitsinteressen“ genügt diesem Anspruch nicht.

Der RH empfahl dem Verteidigungsministerium, bei Inanspruchnahme der Ausnahmebestimmung des Art. 346 AEUV im Zuge einer Beschaffung die maßgeblichen Gründe dafür – wie im Bundesvergabegesetz Verteidigung und Sicherheit 2012 und von der Judikatur des Europäischen Gerichtshofes gefordert – vor Einleitung des Vergabeverfahrens so konkret und nachvollziehbar darzulegen, dass das Risiko einer erfolgreichen Anfechtung so weit wie möglich minimiert wird.

Der RH hielt fest, dass das Verteidigungsministerium bei Beschaffungen, die etwa aufgrund von Art. 346 AEUV vom Geltungsbereich der Vergabegesetze ausgenommen waren, eine interne Richtlinie auf Basis der ÖNORM A 2050 aus 1957 anwendete – ein Erlass aus 1992 verpflichtete zur Anwendung dieser ÖNORM. Der RH räumte ein, dass es damit zumindest eine Vorgabe für eine einheitliche Abwicklung von Vergaben außerhalb der Vergabegesetze gab. Er gab jedoch zu bedenken, dass diese ÖNORM veraltet war, auf eine inzwischen aufgehobene gesetzliche Bestimmung (Handelsgesetzbuch) verwies und teilweise in Österreichischen Schillingen definierte Wertgrenzen enthielt. Demgegenüber war eine aktuellere Fassung der ÖNORM aus 2006 verfügbar.

Der RH kritisierte daher, dass sich die Vergabeabteilung des Verteidigungsministeriums als weisungsgebundene Organisationseinheit an einem veralteten Erlass aus 1992 zu orientieren hatte, der die Anwendung der veralteten ÖNORM vorsah.

Er empfahl dem Verteidigungsministerium, für Beschaffungen, die etwa aufgrund der Ausnahmebestimmung des Art. 346 AEUV vom Geltungsbereich der Vergabegesetze ausgenommen sind, eine zeitgemäße interne Richtlinie zu erstellen. Durch deren Anwendung sollte eine einheitliche Vorgehensweise unter Berücksichtigung des Wettbewerbs- und Gleichbehandlungsgrundsatzes gewährleistet werden.

- 15.3 Das Verteidigungsministerium teilte in seiner Stellungnahme mit, dass die erforderlichen Begründungen zur Anwendung der Ausnahmebestimmung des Art. 346 AEUV im zweiten Vergabeverfahren bei Einleitung zur Beschaffung ausreichend dargelegt worden seien. Aufgrund der wesentlichen nationalen Sicherheitsinteressen seien auch die für das Vergabeverfahren infrage kommenden Unternehmen vorab auf Vorliegen einer Facility Clearance überprüft worden.

Eine einheitliche Vorgehensweise unter Berücksichtigung des Wettbewerbs- und Gleichbehandlungsgrundsatzes sei zu jeder Zeit gewährleistet gewesen; unabhängig davon, ob die Vergabeart gemäß ÖNORM A 2050 aus 1957 oder gemäß einer aktuelleren in eventu anwendbaren ÖNORM erfolgt sei. Der einzige Unterschied bestehe



darin, dass die Bieter keinen Rechtsschutz gemäß dem Bundesvergabegesetz Verteidigung und Sicherheit 2012 hätten.

Die angewandte Vorgehensweise habe – verglichen mit einem Verhandlungsverfahren gemäß Bundesvergabegesetz Verteidigung und Sicherheit 2012 – zum selben Ergebnis geführt, das Risiko eines Einspruchs sei gleich hoch gewesen.

- 15.4 Der RH erwiderte dem Verteidigungsministerium, dass der bloße Verweis auf die Gefährdung wesentlicher Sicherheitsinteressen dem Anspruch nach dem Bundesvergabegesetz Verteidigung und Sicherheit 2012 und der Judikatur des Europäischen Gerichtshofes nicht genügt. Die erforderlichen Begründungen für die Anwendung der Ausnahmebestimmung des Art. 346 AEUV waren vor Einleitung des Vergabeverfahrens konkret und nachvollziehbar darzulegen, um das Risiko einer erfolgreichen Anfechtung so weit wie möglich zu minimieren.

Der RH verwies neuerlich darauf, dass sich die Vergabeabteilung des Verteidigungsministeriums als weisungsgebundene Organisationseinheit – aufgrund eines Erlasses aus 1992 (rd. 30 Jahre alt) – an einer internen Richtlinie auf Basis der ÖNORM A 2050 aus 1957 (rd. 70 Jahre alt) zu orientieren hatte. Er blieb daher bei seiner Empfehlung, für Beschaffungen, die etwa aufgrund der Ausnahmebestimmung des Art. 346 AEUV vom Geltungsbereich des Vergabegesetzes ausgenommen sind, eine zeitgemäße interne Richtlinie zu erstellen.

Kosten-Nutzwert-Analyse

- 16 Die Einleitung der Beschaffung und die Einholung der Angebote erfolgten im Oktober 2016. Im Zuge einer vorangegangenen Markterhebung identifizierte das Verteidigungsministerium fünf Unternehmen als potenzielle Auftragnehmer, drei davon legten bis zum Ende der Einreichfrist Mitte Jänner 2017 ein Angebot. Das Anbieten von Gegengeschäften war keine unbedingt zu erfüllende Forderung, letztlich machte kein Bieter von dieser Möglichkeit Gebrauch.

Das Verteidigungsministerium bewertete die Angebote zwischen Jänner und März 2017. Während des Verfahrens (im Februar 2017) trat es an die Bieter heran und holte jeweils das sogenannte „Best Offer“ ein. Im Rahmen der Kosten-Nutzwert-Analyse im März 2017 ermittelte das Verteidigungsministerium Bieter 2 als Bestbieter, das Unternehmen bot zum geringsten Preis an und erreichte den höchsten Nutzwert⁴⁸. Der Vertrag mit Bieter 2 wurde am 1. Juni 2017 unterzeichnet.

⁴⁸ Die Maximalzahl der Punkte war mit 1.000 festgelegt.



Transporthubschrauber Black Hawk – Modifikation und 1. Nachbeschaffung

Die Kosten-Nutzwert-Analyse und die Nachverhandlung (Best Offer) ergaben folgendes Ergebnis:

Tabelle 3: Ergebnis der Kosten-Nutzwert-Analyse und Angebotspreise (vor und nach dem „Best Offer“)

Bieter	Kosten-Nutzwert (maximal 1.000)	Preis gemäß Niederschrift nach Öffnung der Angebote	Preis nach „Best Offer“
	in Punkten	in Mio. EUR (exkl. EUSt)	
Bieter 1	940	41,90	41,90
Bieter 2	975	37,93	36,80
Bieter 3	935	47,80	46,55

Quelle: BMLV

Bieter 1 legte einen Preis in Höhe von 41,90 Mio. EUR⁴⁹ und erreichte einen Nutzwert von 940 Punkten, Bieter 2 (in der Folge: **Auftragnehmer**) legte abzüglich eines Nachlasses (Best Offer) einen Preis in Höhe von 36,80 Mio. EUR und erreichte 975 Punkte; Bieter 3 bot (nach dem Best Offer) in Höhe von 46,55 Mio. EUR an und erreichte 935 Punkte.

Im Zuge der Angebotseinholung musste jeder Bieter auch für die jeweiligen Optionen – z.B. Ankauf Transporthubschrauber – ein Angebot legen. Diese Optionen waren in der Kosten-Nutzwert-Analyse nicht berücksichtigt. Der Auftragnehmer bot für den Ankauf der drei zusätzlichen Transporthubschrauber am günstigsten an.

Vertrag und Vertragsänderungen

- 17.1 (1) Das Verteidigungsministerium schloss am 1. Juni 2017⁵⁰ mit dem Auftragnehmer einen Vertrag über den „Materialerhaltungsbedingten Ersatz von Avionikkomponenten im Hubschraubersystem S-70A-42 Black Hawk“ ab. Der erstmalige interne Auftrag⁵¹ dazu war bereits Ende November 2014 ergangen. Laut den strategischen Dokumenten des Verteidigungsministeriums war die Beschaffung zur Aufrechterhaltung der Fähigkeiten des Bundesheeres dringend notwendig.

⁴⁹ Bieter 1 hielt an seinem Angebotspreis fest und gewährte keinen Preisnachlass.

⁵⁰ mit Erfüllungstermin bis spätestens 30. November 2020

⁵¹ Die Beschaffung erweiterte sich durch die optionale Möglichkeit, weitere Transporthubschrauber zu beschaffen.

Der Vertrag sah in den „Kommerziellen Bestimmungen“⁵² folgende Leistungen des Auftragnehmers vor:

- Herstellung des Prototyps (erster Hubschrauber),
- Einbau des ersten Modifikationskits am ersten Serienluftfahrzeug (zweiter Hubschrauber),
- inklusive aller erforderlichen Tests beim Bundesheer (Langenlebarn).

Zusätzlich enthielten die Kommerziellen Bestimmungen drei Vertragsoptionen:

(a) Die erste Option betraf die Modifikation von Avionikkomponenten. Dabei sollte optional

- entweder der Einbau des Modifikationskits ab dem dritten (bis zum neunten) Transporthubschrauber beim und durch das Bundesheer mit Unterstützung des Auftragnehmers erfolgen – analog zu den Bedingungen für den Einbau des Modifikationskits bei den ersten beiden Transporthubschraubern (Gesamtfestpreis 13,80 Mio. EUR (inkl. EUSt), Preis pro Transporthubschrauber 1,97 Mio. EUR (inkl. EUSt)),
- oder der Einbau des Modifikationskits ab dem dritten (bis zum neunten) Transporthubschrauber beim und durch den Auftragnehmer erfolgen (Gesamtfestpreis 6,82 Mio. EUR (inkl. EUSt), Preis pro Transporthubschrauber 974.898 EUR (inkl. EUSt)).

(b) Die zweite Option bezog sich auf die „Erweiterung der mittleren Transporthubschrauberstaffel um bis zu vier Hubschrauber“ einschließlich erforderlicher Modifikation. Der Gesamtfestpreis für drei Transporthubschrauber war mit 56,08 Mio. EUR vereinbart, die erforderlichen Modifikationen zusätzlich mit 3,43 Mio. EUR (insgesamt 59,51 Mio. EUR (inkl. EUSt)).

(c) Die dritte Option stellte eine „Überbrückungslösung zur Aufrechterhaltung des erforderlichen Klarstandes während der Modifikation“ für die Jahre 2018 bis 2020 dar. Der Auftragnehmer sollte optional für die Dauer der Modifikation Transporthubschrauber der Type UH-60/S-70 anbieten und gestaffelt je Flugstunde auspreisen. Für die drei Jahre war ein Gesamtfestpreis von insgesamt 12,42 Mio. EUR (inkl. EUSt) für 1.200 Flugstunden festgelegt.

⁵² u.a. Preis- und Leistungsverzeichnis, Bankgarantie, Liefertermine, Güteprüf- und Abnahmebestimmungen, Subunternehmerbestimmungen und Verhaltensregeln betreffend die Geschäftstätigkeit



(2) Bis November 2024 wurde der Vertrag neunmal geändert (siehe dazu im Detail TZ 18 bis TZ 21):

- Die erste Vertragsänderung – fünfeinhalb Monate nach Vertragsunterzeichnung – betraf die Anpassung der Liefertermine, des Meilensteinplans und des Umschlaghafens.
- Die zweite (Februar 2018) und dritte (Juli 2018) Vertragsänderung sahen insbesondere eine Leistungserweiterung und -anpassung sowie eine Änderung des Gesamtfestpreises vor.
- Mit der vierten Vertragsänderung im Jänner 2019 rief das Verteidigungsministerium die Option zum Ankauf von drei weiteren Transporthubschraubern ab, der Gesamtfestpreis erhöhte sich dadurch von 48,48 Mio. EUR auf 110,94 Mio. EUR (inkl. EUSt).
- Im August 2019 passten die Vertragspartner mit der fünften Vertragsänderung die Leistung und die damit verbundenen Bestimmungen an; insbesondere nahmen sie aus der vertraglich festgeschriebenen Leistung die speziellen Kryptokarten einschließlich Integration heraus.
- Bei der sechsten Vertragsänderung im März 2021 kam es zur Kompensation einer Vertragsstrafe⁵³ in Höhe von insgesamt 442.535 EUR⁵⁴. Nach Zustimmung der Budgetabteilung habe das Verteidigungsministerium dieses Geld für zusätzliche Verbesserungen der Leistung verwendet, deren Notwendigkeit im Rahmen der Güteprüfung des Prototyps erkannt worden sei.
- Weiters bezog sich die sechste (März 2021) ebenso wie die siebente (Jänner 2022) und die achte (April 2023) Vertragsänderung auf die Inanspruchnahme der zweiten Variante der ersten Option⁵⁵ des Vertrags, wobei jeweils die Leistung angepasst und erweitert und sohin der Gesamtfestpreis erhöht wurde.
- Die neunte Vertragsänderung (November 2023) erweiterte die in der vierten Vertragsänderung vorgesehene Leistungserweiterung – Ankauf von zusätzlichen Transporthubschraubern – neuerlich („Änderung der Vertragsänderung“).

⁵³ Vertragsstrafe einschließlich angefallener Zinsen für vom Auftragnehmer zu vertretende Lieferverzögerungen sowie Kosten für Wiederholungsprüfungen

⁵⁴ Kompensation der Vertragsstrafe in Höhe von 356.291,62 EUR und Preisnachlass in Höhe von 86.243,38 EUR

⁵⁵ Die zweite Variante der ersten Option des Vertrags sah vor, dass der Einbau des Modifikationskits ab dem dritten (bis zum neunten) Transporthubschrauber beim und durch den Auftragnehmer erfolgen werde (Gesamtfestpreis 6,82 Mio. EUR (inkl. EUSt)).



Transporthubschrauber Black Hawk – Modifikation und 1. Nachbeschaffung

(3) Die nachfolgende Tabelle gibt einen chronologischen Überblick über die Vertragsdaten, insbesondere die Vertragsänderungen sowie die damit in Verbindung stehende Kostenentwicklung:

Tabelle 4: Kostenentwicklung und Erfüllungstermine von 2017 (Vertragsunterzeichnung) bis 2023

Vertrag und Vertragsänderungen	Datum	Erfüllungstermin	Kosten ¹	
			in Mio. EUR	
			exkl. EUST	inkl. EUST
Vertrag			39,98	47,97
Gesamtpreis für Modifikation und drei zusätzliche Transporthubschrauber inklusive Modifikation	1. Juni 2017	30. November 2020	89,58	107,49
1. Vertragsänderung (Änderung der Liefertermine und Meilensteine)	3. November 2017	30. November 2020	40,40	48,48
2. Vertragsänderung (Leistungserweiterung und -anpassung)	21. Februar 2018	15. Juni 2021	40,40	48,48
3. Vertragsänderung (Leistungserweiterung und -anpassung)	10. Juli 2018	15. Juni 2021	40,40	48,48
4. Vertragsänderung (Abruf der Option auf drei zusätzliche Hubschrauber)	31. Jänner 2019	31. Dezember 2022	92,45	110,94
5. Vertragsänderung (Leistungsanpassung)	1. August 2019	31. Dezember 2022	91,30	109,56
6. Vertragsänderung (Leistungserweiterung und -anpassung – Modifikation in den USA)	29. März 2021	31. Dezember 2023	92,84	111,40
7. Vertragsänderung (Leistungserweiterung und -anpassung – Modifikation in den USA)	31. Jänner 2022	31. Dezember 2025	95,29	114,34
8. Vertragsänderung (Leistungserweiterung und -anpassung – Modifikation in den USA)	28. April 2023	31. Dezember 2025	101,48	121,77
9. Vertragsänderung (Leistungserweiterung und -anpassung)	9. November 2023	31. August 2026	104,88	125,85

EUST = Einfuhrumsatzsteuer

Quelle: BMLV; Zusammenstellung: RH

¹ jeweils zum Datum des Vertrags bzw. der Vertragsänderung

Der Vertrag vom 1. Juni 2017 sah einen Gesamtfestpreis für die Modifikation der neun Transporthubschrauber von 47,97 Mio. EUR sowie für drei zusätzliche Transporthubschrauber von 56,08 Mio. EUR und deren Modifikation von 3,43 Mio. EUR (jeweils inkl. EUST) vor. Insgesamt lag der Gesamtfestpreis für die Modifikation der neun Transporthubschrauber und den Ankauf (inklusive erforderlicher Modifikation) von drei zusätzlichen Transporthubschraubern bei 107,49 Mio. EUR⁵⁶ (inkl. EUST).

⁵⁶ In diesem Betrag war die (spätere) Inanspruchnahme der ersten Option (Variante 2 mit einem Gesamtfestpreis von (ursprünglich) 6,82 Mio. EUR (inkl. EUST)) des Vertrags nicht berücksichtigt.



Transporthubschrauber Black Hawk – Modifikation und 1. Nachbeschaffung

Mit Stand November 2023 (neunte Vertragsänderung) belief sich der Gesamtfestpreis auf 125,85 Mio. EUR (inkl. EUSt), dies entsprach einer Kostenerhöhung um 18,36 Mio. EUR (inkl. EUSt), sohin um 17 %.

(4) Die Kommerziellen Bestimmungen des Vertrags sahen im Punkt „Preise“ vor, dass „alle angeführten Preise ‚Festpreise‘ gemäß ÖNORM A 2050 (aus 1957) sind [...], die ohne Rücksicht auf in eventu eintretende Änderungen der Preisgrundlagen unter allen Umständen bis zur vollständigen Erfüllung der Leistung unveränderlich bleiben“. Die ÖNORM A 2050 enthielt diesen Satz wortgleich.⁵⁷

Ein Festpreis gemäß § 2 Z 26 Bundesvergabegesetz 2018 ist der Preis, der auch bei Änderungen der Preisgrundlagen (insbesondere Kollektivvertragslöhne, Materialpreise) für den vereinbarten Zeitraum unveränderlich bleibt. Änderungen beim Leistungsgegenstand oder der Leistungsdurchführung führen in der Regel zu einer Vertragsänderung bzw. Änderung der vereinbarten Preise (Leistungserweiterung).

(5) Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung (Stand August 2024) befanden sich sieben der neun zu modifizierenden Transporthubschrauber wieder in Österreich. Zwei waren noch zur Modifikation in den USA und sollten voraussichtlich im Mai 2025 wieder eintreffen. Der Erfüllungstermin für die drei zusätzlichen Transporthubschrauber wurde mit der neunten Vertragsänderung auf den 31. August 2026 angepasst.

- 17.2 Der RH kritisierte, dass es bei der Beschaffung Modifikation von Avionikkomponenten (mit Vertragsabschluss Juni 2017) nach Ermittlung des Bestbieters u.a. aufgrund der Inanspruchnahme von Vertragsoptionen sowie Leistungserweiterungen zu neun Vertragsänderungen kam (Stand November 2024). Der Erfüllungstermin für die Modifikation von Avionikkomponenten verschob sich dadurch – trotz dringenden Bedarfs – um rund fünf Jahre (von Ende November 2020 auf Mai 2025), der Erfüllungstermin für den Ankauf der drei zusätzlichen Transporthubschrauber laut vierter Vertragsänderung verschob sich um vier Jahre (von Ende Dezember 2022 auf August 2026).

Der RH empfahl dem Verteidigungsministerium, bei strategisch notwendigen Beschaffungen den Leistungsgegenstand konkret und vollinhaltlich zu beschreiben, um Zeitpläne einhalten zu können und zahlreichen Leistungserweiterungen und Vertragsänderungen entgegenzuwirken.

⁵⁷ Die Richtlinie für die Vergabe von Leistungen des Verteidigungsministeriums aus 1992 (bzw. die ÖNORM A 2050 aus 1957) bezeichnete als Festpreis einen „Preis, der ohne Rücksicht auf etwa eintretende Änderungen der Preisgrundlagen (Lohnsätze, Preise für Stoffe, soziale Aufwendungen u.a.m.) unter allen Umständen unveränderlich bleiben soll“.



Transporthubschrauber Black Hawk – Modifikation und 1. Nachbeschaffung

Weiters kritisierte der RH, dass sich der Gesamtpreis – trotz vereinbarter Gesamtfestpreise – vom Vertragsabschluss im Juni 2017 bis zur neunten Vertragsänderung im November 2023 um 18,36 Mio. EUR auf 125,85 Mio. EUR (jeweils inkl. EUSt), sohin um 17 %, erhöhte.

Er empfahl dem Verteidigungsministerium, Gesamtfestpreise nur dann zu vereinbaren, wenn sie auch berücksichtigt und eingehalten werden können. Ist dies bereits im Vorfeld unklar, wäre ein Mechanismus zu vereinbaren, um etwaige Preiserhöhungen objektivierbar zu machen.

- 17.3 Laut Stellungnahme des Verteidigungsministeriums nehme es die Empfehlung des RH zur Kenntnis. Die Erhöhung der Gesamtfestpreise sei auf Anpassungen der Leistung sowie auf zusätzliche Leistungen und „Optionsabrufe“ nach Ablauf der Abruffrist zurückzuführen. Diese seien nie Teil des Gesamtfestpreises gewesen.

Bei Modifikationen von Rüstungsgütern, insbesondere bei einer Modifikation eines Hubschraubers in diesem Umfang, sei grundsätzlich immer davon auszugehen, dass sich im Zuge der Vertragsabwicklung Änderungen ergeben würden, welche vorteilhaft für die weitere Nutzung des Leistungsgegenstands seien, die aber bei Vertragsabschluss noch nicht vorhersehbar gewesen seien und somit nachträglich mit Vertragsänderung umgesetzt würden.

- 17.4 Der RH stellte klar, dass sich die Empfehlung zu Gesamtfestpreisen nicht auf die unterbliebene Einbeziehung von Leistungserweiterungen und Optionsabrufen in den Gesamtfestpreis bezog. Ziel der Empfehlung war, Gesamtfestpreise nur dann zu vereinbaren, wenn sie auch berücksichtigt und eingehalten werden können. Widrigensfalls wäre ein Mechanismus (z.B. Indizes bei zeitlichen Verzögerungen) zu vereinbaren, um Preiserhöhungen objektivierbar zu machen.

Dem RH war bewusst, dass sich bei größeren Beschaffungen Änderungen ergeben können. Die umfangreichen Leistungserweiterungen in der gegenständlichen strategisch notwendigen Beschaffung führten jedoch zu zahlreichen Vertragsänderungen und einer erheblichen zeitlichen Verzögerung.

Der RH verblieb somit bei seiner Empfehlung, bei strategisch notwendigen Beschaffungen den Leistungsgegenstand konkret und vollinhaltlich zu beschreiben, um Zeitpläne einhalten zu können und zahlreichen Leistungserweiterungen und Vertragsänderungen entgegenzuwirken.



Vertragsänderungen im Detail

Erste bis dritte Vertragsänderung

18 (1) Die erste Vertragsänderung Anfang November 2017 basierte auf einer Empfehlung der Rechtsabteilung im Verteidigungsministerium sowie der Finanzprokurator, die Vertragsabwicklung – aufgrund des beim Bundesverwaltungsgericht bis Oktober 2017 anhängigen Verfahrens wegen Verletzung des Vergabeverfahrens⁵⁸ – auszusetzen (**TZ 15**). Dadurch ergaben sich Verzögerungen bei den vertraglich festgelegten Zeitplänen. Der Termin für die Vertragsunterzeichnung (Zeitpunkt „T0“) – an den die Liefertermine und der Meilensteinplan gekoppelt waren – wurde um fünf Monate verschoben und auf den 1. November 2017 datiert.

(2) Bei der zweiten Vertragsänderung im Februar 2018 erfolgten eine Leistungserweiterung⁵⁹ in Höhe von 510.000 EUR (inkl. EUSt) und eine Änderung des Subauftragnehmers. Die Gesamtkosten erhöhten sich dadurch auf 48,48 Mio. EUR (inkl. EUSt). Bei der dritten Vertragsänderung im Juli 2018 kam es zu einer Leistungserweiterung⁶⁰, durch die Möglichkeit der Kompensation⁶¹ änderte sich aber der Gesamtpreis nicht.

Ankauf von drei zusätzlichen Transporthubschraubern

19.1 (1) Mit der vierten Vertragsänderung Ende Jänner 2019 rief das Verteidigungsministerium die Option zum Ankauf von drei zusätzlichen gebrauchten Transporthubschraubern ab. Entgegen dem ursprünglichen Angebot sollten die drei Transporthubschrauber nicht aus Beständen der US-Streitkräfte beschafft, sondern vom Auftragnehmer, einem US-amerikanischen Unternehmen, von Jordanien angekauft und an das Verteidigungsministerium weitergegeben werden. Der vom Verteidigungsministerium geforderte Eigentumsnachweis zwischen dem Auftragnehmer und Jordanien war mit Oktober 2019 datiert.

Der Gesamtfestpreis laut Ursprungsvertrag vom Juni 2017 für die drei Transporthubschrauber einschließlich Modifikation belief sich auf 59,51 Mio. EUR (inkl. EUSt)⁶² (**TZ 17**). Laut Anforderungsprofil musste die Option bis zwei Jahre nach Abschluss der Modifikation gültig sein. Der Gesamtfestpreis laut der vierten Vertragsänderung

⁵⁸ Überprüfung der Inanspruchnahme der Ausnahmebestimmung des Art. 346 AEUV

⁵⁹ Installationen im Bereich der Funkgeräte und Funkstationen im Passagierraum

⁶⁰ Ersatz des ARC-210 Funkgeräts und des DF-430 Peilers sowie Änderungen in der Ausbildung und Antennenkonfiguration

⁶¹ Als Ausgleich für die Anpassung der Pilotenausbildung gemäß Pkt. 1.3. erweiterte der Auftragnehmer die Leistung um 18 Pilotenhelme.

⁶² drei zusätzliche Transporthubschrauber: 56,08 Mio. EUR; Modifikation: 3,43 Mio. EUR (inkl. EUSt)

belief sich einschließlich Modifikation auf 61,62 Mio. EUR⁶³. Das entsprach einer Erhöhung um 2,11 Mio. EUR gegenüber dem Ursprungsvertrag, obwohl eine „erforderliche Anpassung“ in Höhe von 3,43 Mio. EUR (jeweils inkl. EUSt) im Ursprungsvertrag als Gesamtfestpreis mitberücksichtigt war. Auf die Frage des RH, warum sich der Gesamtfestpreis für die drei Transporthubschrauber bei der vierten Vertragsänderung im Vergleich zum Ursprungsvertrag (der einen Anpassungspreis bereits inkludierte) um weitere 2,11 Mio. EUR für „Anpassungen“ erhöhte, teilte das Verteidigungsministerium mit, dass die Anpassungen des Leistungsgegenstands in der zweiten und dritten Vertragsänderung auch für die drei Transporthubschrauber umzusetzen waren.

Im Herbst 2021 lehnte das US-Außenministerium den „Third Party Transfer“ von Jordanien zum Auftragnehmer in die USA ab. Grund dafür war, dass die US-Behörden dem Übergang von Eigentum an einem Rüstungsgut – das über „Foreign Military Financing“⁶⁴ (FMF) beschafft worden war – an ein ziviles Unternehmen nicht zustimmten.

(2) Die neunte Vertragsänderung (November 2023) änderte die vierte Vertragsänderung: Das Verteidigungsministerium erweiterte den Leistungsumfang bei den mit der vierten Vertragsänderung abgerufenen drei Transporthubschraubern zu einem Gesamtfestpreis von 4,08 Mio. EUR (inkl. EUSt). Der Grund für diese Erhöhung lag laut Verteidigungsministerium darin, dass zusätzliche Leistungen erforderlich waren, um die taktisch operativen Aufträge zu erfüllen und die Verfügbarkeit der drei Transporthubschrauber in allen Einsatzarten sicherzustellen. Diese zusätzlichen Leistungen waren in dem Umfang für das Verteidigungsministerium nicht planbar.

Zur Prüfung der Preisangemessenheit hinsichtlich der Erhöhung um 4,08 Mio. EUR (inkl. EUSt) enthielt der Amtsvortrag zur neunten Vertragsänderung folgende Angabe: „Die Preisangemessenheit für die zusätzlichen Leistungen ist gemäß Luftzeugabteilung gegeben.“ Das Verfahren zur Prüfung der Preisangemessenheit und sein Ergebnis waren nicht nachvollziehbar dokumentiert.

(3) Die Leistungserfüllung „Erweiterung der Flotte um drei Stück“ war aufgrund der strategischen Notwendigkeit (eine Einzelstaffel sollte über zwölf Systeme verfügen) auch als Muss-Bestimmung in der Angebotseinholung deklariert. Auf die Frage des RH, ob es etwaige Leistungsgarantien für die zusätzlichen drei Transporthubschrauber gebe, entgegnete das Verteidigungsministerium, dass Garantien nicht erforderlich seien, da die Bezahlung der Transporthubschrauber erst nach Lieferung erfolge.

⁶³ Ein Preisnachlass und ein zusätzliches „Paket Umlaufteile für die Flottenerweiterung“ waren in diesem Betrag nicht inkludiert (Brutto-Stückpreis pro Transporthubschrauber 20,41 Mio. EUR).

⁶⁴ Das Foreign Military Financing ermöglicht es berechtigten Partnernationen, US-Verteidigungsgüter, Dienstleistungen und Ausbildung entweder über Foreign Military Sales oder, für eine begrenzte Anzahl von Ländern, über das Programm zur Finanzierung ausländischer Militäraufträge über direkte Handelsverträge zu erwerben.



Transporthubschrauber Black Hawk – Modifikation und 1. Nachbeschaffung

(4) Für die drei zusätzlichen Transporthubschrauber waren die Liefertermine 15. November 2021, 30. Juni 2022 und 15. November 2022 vorgesehen. Das Verteidigungsministerium teilte mit Stand Juni 2024 mit, dass sich die Liefertermine infolge der COVID-19-bedingten Einschränkungen, des US Governmental Shut Down und der Ablehnung des Third Party Transfers durch die US-Behörden auf den Zeitraum September 2025 bis Mai 2026 verschoben, sohin um rund vier Jahre.

19.2 Der RH kritisierte, dass sich der Preis für die drei zusätzlichen Transporthubschrauber – trotz des im Ursprungsvertrag vereinbarten „Gesamtfestpreises“ für drei Stück samt erforderlicher Modifikation – erhöhte:

- in der vierten Vertragsänderung im Jänner 2019 um 2,11 Mio. EUR (inkl. EUSt) und
- in der neunten Vertragsänderung im November 2023 infolge eines gescheiterten Rechtsgeschäfts um weitere 4,08 Mio. EUR (inkl. EUSt).

Der RH wies darauf hin, dass bei Festpreisen (TZ 17) bereits ein gewisses Risiko miteinkalkuliert wird. Die erste Erhöhung um 2,11 Mio. EUR binnen eineinhalb Jahren nach Vertragsabschluss war daher nicht nachvollziehbar.

[Er empfahl dem Verteidigungsministerium, vereinbarte Gesamtfestpreise als solche zu berücksichtigen und beizubehalten.](#)

Der RH stellte kritisch fest, dass das Verteidigungsministerium beim Ankauf der drei zusätzlichen Transporthubschrauber das „erste“ Rechtsgeschäft des Auftragnehmers mit Jordanien im Vorfeld nicht konkret darauf überprüft hatte, ob eine Zustimmungserklärung des Herstellerlandes (USA) notwendig war („Foreign Military Financing“); dies, obwohl die Leistungserfüllung eine strategische Notwendigkeit war (Muss-Bestimmung) (TZ 20). Der RH wies darauf hin, dass für Beschaffungen im Bereich „Foreign Military Financing“ und „Foreign Military Sales“ eine der Vertragsgestaltung vorangehende Abstimmung mit den US-Dienststellen zweckmäßig wäre.

[Er empfahl dem Verteidigungsministerium, bei Beschaffungen im Vorfeld zu prüfen, ob mögliche Vertragspartner oder das jeweilige Militärgut dem Programm „Foreign Military Financing“ und/oder „Foreign Military Sales“ zugerechnet werden können. Gegebenenfalls wäre eine unmittelbare Abstimmung mit den zuständigen Behörden vorzunehmen.](#)

Der RH stellte weiters kritisch fest, dass das Verteidigungsministerium die Prüfung der Preisangemessenheit bei der neunten Vertragsänderung als ausreichend erachtete, obwohl die angewandten Prüfverfahren und das Ergebnis nicht nachvollziehbar dokumentiert waren. Insbesondere vor dem Hintergrund, dass die Preisangemessenheit ein wesentlicher Grundsatz im Vergabeverfahren ist, erachtete der RH die pauschale Feststellung im Amtsvortrag – „Die Preisangemessenheit



für die zusätzlichen Leistungen ist gemäß Luftzeugabteilung gegeben“ – als nicht ausreichend.

Er empfahl dem Verteidigungsministerium, auch bei Vertragsänderungen die Preisangemessenheit von Angeboten zu prüfen und dies nachvollziehbar zu dokumentieren.

- 19.3 Laut Stellungnahme des Verteidigungsministeriums nehme es die Empfehlung des RH zur Kenntnis. Die Erhöhung der Gesamtfestpreise sei auf Anpassungen der Leistung sowie auf zusätzliche Leistungen und „Optionsabrufe“ nach Ablauf der Abruffrist zurückzuführen. Diese seien nie Teil des Gesamtfestpreises gewesen.

Bei Modifikationen von Rüstungsgütern, insbesondere bei einer Modifikation eines Hubschraubers in diesem Umfang, sei grundsätzlich immer davon auszugehen, dass sich im Zuge der Vertragsabwicklung Änderungen ergeben würden, welche vorteilhaft für die weitere Nutzung des Leistungsgegenstands seien, die aber bei Vertragsabschluss noch nicht vorhersehbar gewesen seien.

Kontakte zu US-Behörden seien hergestellt worden; jedoch habe das Verteidigungsministerium keine Auskünfte dazu erhalten, weil es keine Parteistellung gehabt habe.

Die Preisangemessenheit werde grundsätzlich immer – auch bei Vertragsänderungen – geprüft. Bei den Verhandlungen werde auch immer das Ziel verfolgt, den bestmöglichen Preis unter Berücksichtigung der Marktkenntnisse der zuständigen Systemabteilungen zu erreichen. Das Verteidigungsministerium sei bemüht, die Dokumentation seines Verwaltungshandelns weiter zu verbessern.

- 19.4 Der RH entgegnete dem Verteidigungsministerium, dass es Gesamtfestpreise vereinbart hatte, obwohl es bei einer Modifikation eines Hubschraubers in diesem Umfang grundsätzlich immer von nicht planbaren Änderungen ausging. Er verwies daher auf seine Empfehlung in TZ 17, Gesamtfestpreise nur dann zu vereinbaren, wenn sie auch berücksichtigt und eingehalten werden können. Ist dies bereits im Vorfeld unklar, wäre ein Mechanismus zu vereinbaren, um etwaige Preiserhöhungen objektivierbar zu machen.



Herausnahme der Kryptokarten aus dem Leistungsgegenstand

- 20.1 Im Zuge der fünften Vertragsänderung Anfang August 2019 wurden u.a. die „Kryptokarten einschließlich Integration“ aus der ursprünglich vertraglich festgeschriebenen Leistung herausgenommen. Die Kryptokarten hatten wesentlichen Einfluss auf die Wahl des Vergabeverfahrens und die Inanspruchnahme der Ausnahmebestimmung des Art. 346 AEUV (**TZ 15**). Darüber hinaus war diese Leistung im Vergabeverfahren als „Muss-Bestimmung“ deklariert.

Das Verteidigungsministerium begründete die Herausnahme der Kryptokarten damit, dass diese nur über „Foreign Military Sales“ als „government to government“-Geschäft mit den USA beschafft werden könnten. Kein ziviles Unternehmen sei in der Lage, diese Leistung zu erbringen. Eine dokumentierte Prüfung dieses Umstands lag vor Einleitung der Vergabe nicht vor. Das Verteidigungsministerium⁶⁵ verwies weiters auf die besonderen Vorgaben für die Beschaffung von Kryptokomponenten in den USA. Demnach müsse die Beschaffung in Teilbereichen anders ablaufen als bei Nicht-Kryptokomponenten. Da sich diese Vorgaben immer wieder änderten und je nach Technologie, Geräteart und beteiligten Stellen (Unternehmen, Länder⁶⁶) unterschiedlich sein konnten, gebe es keinen allgemeingültigen Ablauf. Das Verteidigungsministerium habe deshalb eine vorangehende Abstimmung (vor Vertragsgestaltung) mit den US-Dienststellen als sinnvoll erachtet.

- 20.2 Der RH hielt kritisch fest, dass sich das Verteidigungsministerium – trotz Kenntnis über die sich ändernden Beschaffungsmodalitäten im Bereich Kryptokomponenten – zum Zeitpunkt der Beschaffung (vor Vertragsgestaltung) nicht vorab mit den US-Dienststellen abstimmte. Weiters wies er darauf hin, dass die Leistung von Kryptokarten nicht als „Muss-Bestimmung“ in den Vertrag hätte aufgenommen werden dürfen, da sie von einem zivilen Unternehmen nicht erfüllbar war.

Aus demselben Grund – weil die Leistung von Kryptokarten nie Vertragsgegenstand hätte werden dürfen – kritisierte der RH, dass das Verteidigungsministerium die Beschaffung von Kryptokomponenten als wesentlichen Grund für die Inanspruchnahme des Art. 346 AEUV argumentierte.

Der RH empfahl dem Verteidigungsministerium, sich bei Beschaffungen im Zusammenhang mit Kryptokomponenten, insbesondere bei Geschäften im Rahmen eines „Foreign Military Sales“, vor Vertragsgestaltung mit den zuständigen Behörden abzustimmen.

⁶⁵ Abteilung Luftfahrttechnologie

⁶⁶ insbesondere NATO- und Nicht-NATO-Länder



Weiters wiederholte er seine Empfehlung aus TZ 15, bei Inanspruchnahme der Ausnahmebestimmung des Art. 346 AEUV im Zuge einer Beschaffung die maßgeblichen Gründe dafür – wie im Bundesvergabegesetz Verteidigung und Sicherheit 2012 und von der Judikatur des Europäischen Gerichtshofes gefordert – vor Einleitung des Vergabeverfahrens so konkret und nachvollziehbar darzulegen, dass das Risiko einer erfolgreichen Anfechtung so weit wie möglich minimiert wird.

- 20.3 Das Verteidigungsministerium nahm in seiner Stellungnahme die Empfehlung des RH zur Kenntnis und verwies auf seine Stellungnahme zu TZ 15.
- 20.4 Der RH verwies auf seine Gegenäußerung in TZ 15.

Abruf der Option zur Modifikation durch den Auftragnehmer in den USA

- 21.1 (1) Mit der sechsten, siebenten und achten Vertragsänderung vereinbarte das Verteidigungsministerium mit dem Auftragnehmer, dass dieser die Modifikation der weiteren Transporthubschrauber (des dritten bis neunten Transporthubschraubers) in den USA vornehmen solle – anstelle des bisher vertraglich vorgesehenen Einbaus des Modifikationskits durch den Auftragnehmer bzw. das Bundesheer in Langenlebarn.

Im Ursprungsvertrag war für die Inanspruchnahme der Option „Serieneinbau am dritten – neunten Luftfahrzeug durch und beim Auftragnehmer“ ein Festpreis pro Transporthubschrauber von 812.415 EUR (exkl. EUSt) vorgesehen. Mit der sechsten und siebenten Vertragsänderung wurde der Preis (für die nächsten drei Transporthubschrauber) auf je 1,15 Mio. EUR (exkl. EUSt) erhöht. In der achten Vertragsänderung kam es zu einer weiteren Anhebung des Festpreises für die nächsten vier Transporthubschrauber auf je 1,55 Mio. EUR (exkl. EUSt):

Tabelle 5: Kostenentwicklung „Einbau durch den Auftragnehmer in den USA“

Kosten pro Serieneinbau	in Mio. EUR (exkl. EUSt)	in Mio. EUR (inkl. EUSt)
Kosten pro Serieneinbau vom 3. bis 9. Luftfahrzeug laut Ursprungsvertrag 2017 für die Option: „Durchführung der Modifikation beim und durch den Bieter anstelle des Bundesheeres in Langenlebarn“	0,81	0,97
Kosten pro Serieneinbau vom 3. bis 5. Luftfahrzeug laut 6. und 7. Vertragsänderung	1,15	1,37
Kosten pro Serieneinbau vom 6. bis 9. Luftfahrzeug laut 8. Vertragsänderung	1,55	1,86

Quelle: BMLV



Transporthubschrauber Black Hawk – Modifikation und 1. Nachbeschaffung

Weder in der sechsten noch in der siebenten Vertragsänderung fand sich eine Begründung, warum die Preise trotz vereinbarter Festpreise stiegen. Auf Anfrage des RH teilte das Verteidigungsministerium mit, dass die Begründung für die höheren Preise für die sechste und siebente Vertragsänderung im Amtsvortrag zur achten Vertragsänderung zu finden sei und sinngemäß auf die vorangegangenen Vertragsänderungen angewendet werden könne. Zur achten Vertragsänderung gab es eine allgemein gehaltene „Prüfung der Preisangemessenheit“, die (insbesondere) auf COVID-19, Krieg, Inflation, Erhöhung von Transportkosten und schlechte Wirtschaftsprognose verwies; deshalb sei laut Verteidigungsministerium eine weitere Erhöhung angemessen. Im Vergleich zum Ursprungsvertrag hatte sich der Festpreis pro Transporthubschrauber (für die letzten vier Stück) um 91 % erhöht, sohin fast verdoppelt.

Die Gesamtkosten für den Einbau durch den Auftragnehmer stellten sich wie folgt dar:

Tabelle 6: Gesamtkostenentwicklung „Einbau durch den Auftragnehmer in den USA“

Gesamtkosten für Inanspruchnahme der Option „Durchführung der Modifikation bei und durch den Bieter anstelle des Bundesheeres in Langenlebarn“	in Mio. EUR (inkl. EUSt)
Ursprungsvertrag 2017	6,82
Stand Dezember 2024	11,30
Mehrkosten	4,47

Rundungsdifferenzen möglich

Quelle: BMLV

Der Gesamtfestpreis für die Inanspruchnahme dieser Option lag laut Ursprungsvertrag aus 2017 bei 6,82 Mio. EUR (inkl. EUSt), die Gesamtkosten mit Stand Dezember 2024 bei 11,30 Mio. EUR. Die Mehrkosten betragen daher 4,47 Mio. EUR. Darin seien laut Verteidigungsministerium die Kosten des Auftragnehmers inklusive des Transports der Hubschrauber in die USA und zurück nach Österreich beinhaltet, nicht jedoch zusätzliche Personalkosten (beispielsweise Dienstreisen).

(2) Ursprünglich war das Verteidigungsministerium davon ausgegangen, die Modifikationen ab dem dritten Transporthubschrauber selbst in der Fliegerwerft 1 in Langenlebarn durchführen zu können.

Es hielt aber im Jahr 2022 – vor der weiteren Inanspruchnahme der Option für die letzten vier Transporthubschrauber – fest, dass die Modifikation in den USA Vorteile gegenüber einer Durchführung im eigenen Bereich habe. So seien die Wartungskapazitäten in der Fliegerwerft 1 (mangels ausreichender Wartungsdocks, deren Erweiterung nicht vor 2029 angedacht sei) eingeschränkt und könne der Fliegerwerft 1 – weil personelle Ressourcen fehlten – kein zusätzliches Personal zur Verfü-

gung gestellt werden. Weiters komme es zu personellen Abgängen in der Fliegerwerft 1, z.B. durch Pensionierungen und Dienststellenwechsel, weshalb der Bereich unterbesetzt sei ([TZ 33](#)). Auf die Frage des RH, ob Engpässe bei Wartungskapazitäten und eingeschränkte personelle Ressourcen nicht schon vorher hätten mitbedacht werden können, verwies das Verteidigungsministerium auf die Verzögerungen durch die COVID-19-Pandemie und die zeitlichen Vorteile bei Inanspruchnahme der Option.

Zum Zeitpunkt der Leistungsbeschreibung sei laut Verteidigungsministerium nicht absehbar gewesen, wie umfangreich sich die Modifikation durch die potenziellen Bieter gestalten werde. Deshalb sei die Flexibilität in der Umsetzung der Modifikation als Muss-Bestimmung aufgenommen worden.

- 21.2 Der RH stellte kritisch fest, dass sich die Preise für die Modifikation der letzten vier Transporthubschrauber fast verdoppelten. Er wies darauf hin, dass dies zu Mehrkosten von insgesamt 4,47 Mio. EUR (inkl. EUSt) führte.

Der RH wiederholte seine Empfehlung aus [TZ 17](#), Gesamtfestpreise nur dann zu vereinbaren, wenn sie auch berücksichtigt und eingehalten werden können. Ist dies bereits im Vorfeld unklar, wäre ein Mechanismus zu vereinbaren, um etwaige Preiserhöhungen objektivierbar zu machen.

Der RH wies weiters darauf hin, dass die Engpässe – wegen dieser hatte das Verteidigungsministerium 2022 Bedenken an der Effizienz der Modifikation durch das Bundesheer selbst (Fliegerwerft 1) – bereits zum Zeitpunkt der Vertragsunterzeichnung vorlagen (mangelnde Kapazität der Wartungsdocks) oder zumindest absehbar gewesen wären (Personalabgänge). Die Aufnahme der Option in den Vertrag indizierte diese Bedenken.

Der RH stellte kritisch fest, dass die Inanspruchnahme der Option zu mehreren Vertragsänderungen, massiven Preiserhöhungen und einer Verschiebung von Lieferterminen führte. Diese Nachteile wären durch eine entsprechende Planung und Vertragsgestaltung im Vorfeld – unter Berücksichtigung der dargelegten (begründeten) Bedenken – vermeidbar gewesen.

Der RH empfahl dem Verteidigungsministerium, Kapazitätsengpässe und mangelnde personelle Ressourcen (bereits) von der Planung von Beschaffungsvorhaben bis zur Vertragsgestaltung zu berücksichtigen, um folglich Vertragsänderungen, Preiserhöhungen und Verschiebung von Lieferterminen hintanzuhalten.

Weiters kritisierte der RH, dass sich die „Prüfung der Preisangemessenheit“ bei den Preiserhöhungen lediglich auf allgemeine Umstände (COVID-19, Krieg, Inflation, schlechte Wirtschaftsprognose usw.) bezog. Plausible und nachvollziehbare Ausführungen



rungen, inwieweit sich diese Umstände auf die Angemessenheit der konkreten Preiserhöhung ausgewirkt hatten, fehlten.

Der RH wiederholte seine Empfehlung aus [TZ 19](#), auch bei Vertragsänderungen die Preisangemessenheit von Angeboten zu prüfen und dies nachvollziehbar zu dokumentieren.

- 21.3 Laut Stellungnahme des Verteidigungsministeriums nehme es die Empfehlung des RH zur Kenntnis. Wie in [TZ 17](#) und [TZ 19](#) verwies das Verteidigungsministerium darauf, dass die Erhöhung der Gesamtfestpreise auf Anpassungen der Leistung sowie auf zusätzliche Leistungen und „Optionsabrufe“ nach Ablauf der Abruffrist zurückzuführen sei. Diese seien nie Teil des Gesamtfestpreises gewesen.

Bei Modifikationen von Rüstungsgütern, insbesondere bei einer Modifikation eines Hubschraubers in diesem Umfang, sei grundsätzlich immer davon auszugehen, dass sich im Zuge der Vertragsabwicklung Änderungen ergeben würden, welche vorteilhaft für die weitere Nutzung des Leistungsgegenstands seien, die aber bei Vertragsabschluss noch nicht vorhersehbar gewesen seien.

Kontakte zu US-Behörden seien hergestellt worden, jedoch habe das Verteidigungsministerium keine Auskünfte erhalten, da es in diesem Zusammenhang keine Parteilassung gehabt habe.

Die Preisangemessenheit werde grundsätzlich immer – auch bei Vertragsänderungen – geprüft. Bei den Verhandlungen werde auch immer das Ziel verfolgt, den bestmöglichen Preis unter Berücksichtigung der Marktkenntnisse der zuständigen Systemabteilungen zu erreichen. Das Verteidigungsministerium sei bemüht, die Dokumentation seines Verwaltungshandelns weiter zu verbessern.

Etwaige Kapazitätsengpässe und Ressourcen seien bereits in der Planung und Vorbereitung des Vorhabens berücksichtigt und konsequenterweise beim Vergabeverfahren eingefordert worden. Diese hätten durch die potenziellen Bieter als Option angeboten und in den Vertrag mit aufgenommen werden müssen. Da diese Umstände in der Folge tatsächlich eingetreten seien, seien diese Leistungen im Zuge von mehreren Vertragsänderungen abgerufen worden.

- 21.4 Der RH entgegnete dem Verteidigungsministerium, dass es Gesamtfestpreise vereinbart hatte, obwohl es bei einer Modifikation eines Hubschraubers in diesem Umfang grundsätzlich immer von nicht planbaren Änderungen ausging. Er verwies daher auf seine Empfehlung in [TZ 17](#), Gesamtfestpreise nur dann zu vereinbaren, wenn sie auch berücksichtigt und eingehalten werden können. Ist dies bereits im Vorfeld unklar, wäre ein Mechanismus zu vereinbaren, um etwaige Preiserhöhungen objektivierbar zu machen.

Resümee Vergabeverfahren

22.1 (1) Im Jänner 2013 erhielt das Verteidigungsministerium die Information, dass die Verfügbarkeit von einzelnen Baugruppen für den Transporthubschrauber nicht mehr gewährleistet sei. Vor diesem Hintergrund leitete das Verteidigungsministerium eine Beschaffung ein, die im Wesentlichen auf die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Hubschraubersystems sowie der damit zusammenhängenden Katastrophenhilfefähigkeit abzielte.

Damit entschied sich das Verteidigungsministerium, die im Bestand befindlichen neun Transporthubschrauber zu modernisieren (sogenannte Modifikation) bzw. mit neuen, dem Stand der Technik entsprechenden Komponenten aufzurüsten. Zudem sollte damit auch die Option für die Beschaffung von bis zu vier zusätzlichen, auch gebrauchten, Transporthubschraubern im Vertrag vorgesehen werden.

Dies führte im Dezember 2014 zur Einleitung eines Verfahrens bei der NSPA, welches das Verteidigungsministerium im Dezember 2015 jedoch von sich aus wieder beendete. Im Februar 2016 leitete es daraufhin ein Verhandlungsverfahren mit vorheriger Bekanntmachung ein. Dieses Verfahren musste es im Mai 2016 aufgrund von groben vermeidbaren Verfahrensfehlern widerrufen. Im September 2016 wurde neuerlich ein Vergabeverfahren eingeleitet, das im Juni 2017 zu einem Vertragsabschluss führte. Aufgrund zahlreicher Leistungserweiterungen und Änderungen der Liefertermine wurde in der Folge der Vertrag neunmal geändert. Die geplanten Gesamtpreise für die Modifikation der neun bestehenden und für die Beschaffung von drei zusätzlichen Transporthubschraubern stiegen bis zur neunten Vertragsänderung im November 2023 um 17 % von 107,49 Mio. EUR auf 125,85 Mio. EUR. Die geplante Lieferung der drei zusätzlichen Transporthubschrauber verschob sich von den Jahren 2022 und 2023 auf die Jahre 2025 und 2026.

Von Beginn des ersten – abgebrochenen – Beschaffungsverfahrens im Dezember 2014 bis zur Lieferung des Prototyps im November 2020 vergingen sechs Jahre. Bis zum Ende der Gebarungsüberprüfung im Dezember 2024, also zehn Jahre nach Beginn des ersten Beschaffungsverfahrens, waren die modifizierten Transporthubschrauber noch immer nicht vollständig geliefert.

(2) Zusammenfassend stellte der RH eine Reihe von Mängeln bei der Vergabe fest, welche die vorbereitende Planung und Umsetzung der Beschaffung betrafen:

- Nichtfortführung eines begonnenen Verfahrens, obwohl die Gründe vorhersehbar gewesen wären ([TZ 13](#)),
- grobe vermeidbare Verfahrensfehler ([TZ 14](#)),
- fehlende Transparenz und Dokumentation ([TZ 15](#)),
- zahlreiche nachträgliche Leistungserweiterungen ([TZ 17](#), [TZ 18](#), [TZ 19](#)),



Transporthubschrauber Black Hawk – Modifikation und 1. Nachbeschaffung

- fehlende Abstimmung mit den zuständigen Behörden ([TZ 19](#), [TZ 20](#)),
- fehlende Voraussetzungen (strukturell und personell) zur Modifikation im eigenen Bereich ([TZ 21](#)).

Die zahlreichen Mängel bei der Vergabe führten zu einer Verschiebung der Liefertermine, zu Preiserhöhungen und zu mangelnder Transparenz.

- 22.2 Der RH kritisierte die Mängel bei der Vergabe zur Modifikation der neun bestehenden und zur Beschaffung von drei zusätzlichen Transporthubschraubern, die sich negativ auf die Einhaltung der Liefertermine und Kosten auswirkten. Aus Sicht des RH wäre die Beschaffung – weil sie die Kriterien für ein Projekt erfüllte (u.a. neuartig und riskant, komplex und dynamisch sowie zielorientiert) – als Projekt gemäß dem Projektmanagement-Handbuch abzuwickeln gewesen.

Der RH wiederholte seine Empfehlung aus [TZ 6](#), das Projektmanagement-Handbuch zu überarbeiten und der aktuellen Organisationsstruktur sowie den modernen Methoden des Projektmanagements anzupassen. Dabei wären ein einheitlicher Beschaffungsprozess und effiziente Verfahren auch bei einer Linienaufgabe zu gewährleisten.

- 22.3 Laut Stellungnahme des Verteidigungsministeriums nehme es die Empfehlung des RH zur Kenntnis.

Korruptionsprävention

23.1 (1) Zum Zeitpunkt der Vergabe im Juni 2017 gab es im Verteidigungsministerium keine über die gesetzlichen Bestimmungen hinausgehenden Regelungen zur Korruptionsprävention. Der Vertrag mit dem Auftragnehmer enthielt einen Anhang mit „Verhaltensregeln betreffend die Geschäftstätigkeit“, die ihn u.a. verpflichteten, jede Form von Vorteilsgewährung im Sinne des § 304 Strafgesetzbuch⁶⁷ (Bestechlichkeit) zu unterlassen. Bei Verletzung dieser Verpflichtung waren ein Rücktrittsrecht des Verteidigungsministeriums und Schadenersatzansprüche vorgesehen. Das Anbieten von Gegengeschäften war keine unbedingt zu erfüllende Forderung, letztlich machte kein Bieter von dieser Möglichkeit Gebrauch.

(2) Der damalige Bundesminister für Landesverteidigung und Sport⁶⁸ ersuchte die Finanzprokuratur anlässlich eines Berichts der Task Force Eurofighter vom Februar 2017, Empfehlungen für eine nachhaltige Verbesserung der Beschaffung im Wirkungsbereich des Verteidigungsministeriums zu erarbeiten. Laut Bericht der Finanzprokuratur vom Mai 2017⁶⁹ sollte die Ablauforganisation im Beschaffungsprozess und bei einer industriellen Kooperation im Einzelfall geändert und sollten u.a. besondere Vertragsbestimmungen („terms of good conduct“) dem Vertragsabschluss zwingend zugrunde gelegt werden. Weiters wäre zur Sicherstellung höchstmöglicher Transparenz ein zentrales Dokumentationsregister einzurichten, in dem Bedienstete des Verteidigungsministeriums zwingend Kontakte mit Anbietern dokumentieren sollten.

(3) Auf Grundlage der Empfehlungen der Finanzprokuratur richtete das Verteidigungsministerium das Projekt „Saubere Beschaffung“ ein und erließ – ergänzend zum allgemein gültigen Verhaltenskodex – eigene Verhaltensregeln für Bedienstete, die einen Bezug zum Beschaffungswesen aufwiesen. Darin waren insbesondere das Vier-Augen-Prinzip bei Kontakten mit ressortexternen Personen und eine Dokumentationspflicht vorgesehen. In die Allgemeinen Lieferbestimmungen des Verteidigungsministeriums wurde eine „Antikorruptionsklausel“ aufgenommen und in Verträge ab einem Auftragswert von 100.000 EUR „Verhaltensregeln für Geschäftspartner“ mit umfassenden Antikorruptionsbestimmungen einbezogen. Für jene Organisationseinheiten im Ressort, die in ihrem Verantwortungsbereich einen Bezug zum Beschaffungswesen aufwiesen, erstellte das Verteidigungsministerium ein Papier mit „Ableitungen aus den bisher erfolgten Überprüfungen des BMLV im Bereich Beschaffungswesen“; es sollte bei anstehenden Großbeschaffungen zur Sensibilisierung der mit Beschaffungen befassten Stellen dienen und in die laufenden Bearbeitungen einbezogen werden. Ein zentrales Dokumentationsregister für

⁶⁷ BGBl. 60/1974 i.d.g.F.

⁶⁸ Mag. Hans Peter Doskozil

⁶⁹ „Empfehlungen zur nachhaltigen Verhinderung von unzulässigen Beeinflussungen bei Beschaffungen“ vom 26. Mai 2017



Kontakte von Bediensteten des Verteidigungsministeriums mit Anbietern – wie von der Finanzprokurator empfohlen – gab es nicht.

(4) Nach Auskunft des Verteidigungsministeriums wurde das Projekt „Saubere Beschaffung“ aufgrund von Reorganisationsmaßnahmen und damit verbundenen Änderungen der Zuständigkeiten nicht zur Gänze abgeschlossen. So war etwa die Einrichtung eines Integritätsbeauftragten in der Beschaffungssektion vorgesehen. Nach der Auflösung der Sektion im Zuge der Reorganisation und ihrer teilweisen Überführung in die neu errichtete Direktion 5 Rüstung wurde dieses Vorhaben nicht weiter umgesetzt. Im Juli 2025 setzten das Verteidigungsministerium und das Bundesministerium für Wirtschaft, Energie und Tourismus gemeinsam eine Task Force für Industriekooperationen ein, der auch die Finanzprokurator angehörte.

- 23.2 Der RH anerkannte die im Zuge des Projekts „Saubere Beschaffung“ gesetzten Maßnahmen zur Korruptionsprävention. Er hielt jedoch kritisch fest, dass das Projekt aufgrund einer Reorganisation im Verteidigungsministerium nicht zur Gänze umgesetzt wurde.

Der RH empfahl dem Verteidigungsministerium, noch offene Schritte zur Sicherstellung des Ziels der „Sauberen Beschaffung“ zeitnah im Rahmen der neuen Organisationsstruktur umzusetzen und bereits bestehende Maßnahmen – soweit erforderlich – an die neue Organisationsstruktur anzupassen.

Weiters bemängelte der RH, dass das Verteidigungsministerium die Empfehlung der Finanzprokurator nicht umgesetzt hatte, ein zentrales Dokumentationsregister für Kontakte von Bediensteten des Verteidigungsministeriums mit Anbietern einzurichten.

Er empfahl dem Verteidigungsministerium, die Empfehlung der Finanzprokurator zur Einrichtung eines zentralen Dokumentationsregisters umzusetzen.

- 23.3 Das Verteidigungsministerium teilte in seiner Stellungnahme mit, dass es im September 2025 ein Strategiepapier zur Weiterentwicklung der Compliance im Ressort verfügt habe. Es sei bemüht, die Empfehlungen der Finanzprokurator zu Vergabe und Compliance zu verwirklichen.



Budgetäre Bedeckung

24 (1) Das Verteidigungsministerium erstellte für das Vorhaben Modifikation von Avionikkomponenten (geplante Kosten: 70 Mio. EUR) und für die daraus gezogene Option zum Kauf von drei zusätzlichen Transporthubschraubern (geplante Kosten: 62,49 Mio. EUR) jeweils eine Wirkungsorientierte Folgenabschätzung.

(2) Jedes haushaltsleitende Organ⁷⁰ war verpflichtet, Vorhaben mit finanziellen Auswirkungen auf öffentliche Haushalte vorab mit dem Bundesministerium für Finanzen (in der Folge: **Finanzministerium**) abzustimmen. Dies erfolgte durch eine Einvernehmensherstellung, um finanzielle Risiken auf den Bundeshaushalt gering zu halten und die Budgetdisziplin der haushaltsleitenden Organe sicherzustellen.

Für beide Teilkomponenten des Vorhabens wurde jeweils das Einvernehmen hergestellt. Das Finanzministerium hielt in der Einvernehmensherstellung zur Modifikation von Avionikkomponenten fest, dem Vorhaben unter der Voraussetzung zuzustimmen, dass mit den veranschlagten Budgetmitteln das Auslangen zu finden sei und allfällige Änderungen der Bedeckung nur innerhalb des vorgegebenen Budgetrahmens zu erfolgen hätten.

(3) Im Juni 2017 erfolgte im Verteidigungsministerium für die Modifikation von Avionikkomponenten eine Budgetmittelbindung in Höhe von insgesamt 48 Mio. EUR, die im Zuge der neun Vertragsänderungen fortlaufend an die Budgetjahre angepasst wurde.

Von den – gemäß den beiden Wirkungsorientierten Folgenabschätzungen geplanten – Gesamtkosten in Höhe von 132,49 Mio. EUR leistete das Verteidigungsministerium bis November 2024 Zahlungen in Höhe von 93,46 Mio. EUR. Laut Verteidigungsministerium erfolgte die Zahlung grundsätzlich in Zahlungsraten unabhängig von der Lieferung und gesichert durch Bankgarantien.

⁷⁰ Dazu zählte u.a. auch der Bundesminister oder die Bundesministerin für Landesverteidigung.



Einsatz der Transporthubschrauber

Fähigkeitenkatalog

25.1 (1) Das Verteidigungsministerium erstellte für die Waffengattungen des Bundesheeres Fähigkeitenkataloge, die den angestrebten und notwendigen Zustand sowie ihre Leistungsfähigkeit beschrieben. Der Fähigkeitenkatalog war auch die Grundlage für die weiterführenden Planungen in struktureller und personeller Hinsicht sowie zum Material und zur Ausbildung. Das Verteidigungsministerium verfügte u.a. über Fähigkeitenkataloge für die bodengebundene Luftabwehr, die Luftraumüberwachung bzw. Luftraumsicherung und den Militärflugplatz. Einen Fähigkeitenkatalog Luftunterstützung⁷¹ gab es nicht, obwohl der Fähigkeitenkatalog Luftraumüberwachung bzw. Luftraumsicherung (Stand April 2010) dreimal auf einen solchen verwies und obwohl das Verteidigungsministerium eine Erhöhung der Anzahl mittlerer Transporthubschrauber von neun auf 36⁷² plante.

(2) Laut Verteidigungsministerium war die Erstellung von Fähigkeitenkatalogen sowohl durch die Unterbesetzung in der verantwortlichen Abteilung als auch durch die eingeschränkte Verfügbarkeit von Expertinnen und Experten aus den jeweiligen Teilbereichen beeinträchtigt. Zur Zeit der Gebarungüberprüfung fehlendes Personal konnte nicht nachbesetzt aber auch nicht ausgeschrieben werden, da der Organisationsplan „Neu“⁷³ noch nicht verfügt war. In diesem Organisationsplan „Neu“ wäre für den Bereich der Fähigkeitenkataloge ein zusätzlicher Arbeitsplatz vorgesehen gewesen.

25.2 Der RH stellte kritisch fest, dass das Verteidigungsministerium über keinen Fähigkeitenkatalog Luftunterstützung verfügte. Somit fehlte ihm eine Grundlage für weiterführende Planungen in struktureller und personeller Hinsicht sowie zum Material und zur Ausbildung. Dies fiel umso mehr ins Gewicht, als das Verteidigungsministerium plante, die Anzahl an Transporthubschraubern der Luftunterstützungstruppe auf 36 zu erhöhen.

[Der RH empfahl dem Verteidigungsministerium, Maßnahmen zur ehebaldigen Erstellung des Fähigkeitenkatalogs Luftunterstützung zu setzen.](#)

⁷¹ Die mittleren Transporthubschrauber Black Hawk waren der Waffengattung Luftunterstützungstruppe zugeordnet.

⁷² Das Verteidigungsministerium leitete für die Luftunterstützungstruppe im Juni 2024 den Kauf einer zweiten mittleren Transporthubschrauberstaffel (zwölf Stück) ein und plante gemäß „Aufbauplan ÖBH 2032+“ die Beschaffung einer dritten Staffel (zwölf Stück).

⁷³ Im Jahr 2021 leitete das Verteidigungsministerium einen Prozess zur Reorganisation seiner Zentralstelle und der oberen Führung des Bundesheeres ein. Dazu mussten u.a. die Organisationspläne neu bewertet und verfügt werden.



- 25.3 Laut Stellungnahme des Verteidigungsministeriums solle der Fähigkeitenkatalog Luftunterstützung im Jahr 2026 fertiggestellt werden.

Richtlinie zur Systemnutzung

- 26.1 Im Februar 2009 erließ das Verteidigungsministerium Vorgaben und Rahmenbedingungen für den Betrieb der Transporthubschrauber. Die ebenfalls geplante Richtlinie zur Systemnutzung lag zur Zeit der Gebarungsüberprüfung nicht vor. Zweck der Richtlinie wäre, die Vorgaben und Rahmenbedingungen zum Betrieb des Transporthubschraubersystems für die gesamte Lebenslaufzeit ganzheitlich zu erfassen sowie Verantwortlichkeiten festzulegen. Darin wären u.a. auch taktische Aufgaben, Nutzungsdauer, Midlife Upgrades, Lebenslaufzeitverlängerungen und Systemkosten darzustellen gewesen.
- 26.2 Der RH hielt kritisch fest, dass eine im Jahr 2009 zu erstellende Richtlinie über die Systemnutzung der Transporthubschrauber, die eine ganzheitliche Erfassung der Vorgaben und Rahmenbedingungen zum Betrieb des Systems beinhalten sollte, bis Dezember 2024 nicht vorlag.

[Der RH empfahl dem Verteidigungsministerium, die Richtlinie zur Systemnutzung des mittleren Transporthubschraubers zu erstellen.](#)

- 26.3 Laut Stellungnahme des Verteidigungsministeriums nehme es die Empfehlung des RH zur Kenntnis.

Einsatzbereitschaft und Flugleistung

Materielle und personelle Einsatzbereitschaft

- 27.1 In den internen Dokumenten des Verteidigungsministeriums „Streitkräfteprofil UNSER HEER“ und „Aufbauplan ÖBH 2032+“ war zur Erfüllung der geforderten Aufgaben und um die angestrebte Fähigkeit „taktischer Lufttransport mit Hubschraubern“ sicherstellen zu können, eine 66 %ige Einsatzbereitschaft⁷⁴ vorgegeben. Dies entsprach sechs Transporthubschraubern und zwölf Pilotinnen und Piloten. Aufgrund fehlender Ressourcen und budgetbedingter Einschränkungen reduzierte das Verteidigungsministerium die Vorgabe auf fünf Transporthubschrauber und zehn Pilotinnen und Piloten.

⁷⁴ Laut Verteidigungsministerium entsprachen die 66 % einem internationalen Maßstab.



Transporthubschrauber Black Hawk – Modifikation und 1. Nachbeschaffung

Die folgende Tabelle zeigt die durchschnittliche jährliche Einsatzbereitschaft der Transporthubschrauber sowie der Pilotinnen und Piloten:

Tabelle 7: Durchschnittliche jährliche Einsatzbereitschaft

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Veränderung 2019 bis 2024
	in %						in Prozent- punkten
Transporthubschrauber	33	33	22	22	33	33	0
Pilotinnen und Piloten	32	37	26	21	32	37	5

Die angeführten Werte ergaben sich aus der täglich gemeldeten Anzahl an einsatzbereiten Transporthubschraubern und einsatzbereiten Pilotinnen und Piloten.

Quelle: BMLV; Zusammenstellung: RH

In den Jahren 2019, 2020 und 2023 waren durchschnittlich täglich drei und in den Jahren 2021 und 2022 zwei von neun Transporthubschraubern als einsatzbereit gemeldet. Die durchschnittliche Einsatzbereitschaft belief sich somit in den Jahren 2019 bis 2024 auf 22 % (2021 und 2022) bis 33 % (2019, 2020 und 2023) anstatt der geforderten 66 %. Diese Unterschreitung lag u.a. an den periodisch durchzuführenden Wartungsarbeiten und daran, dass sich ab 2021 bis zu zwei Transporthubschrauber zur Modifikation von Avionikkomponenten in den USA befanden.

Die durchschnittliche Einsatzbereitschaft der Pilotinnen und Piloten betrug in den Jahren 2019 bis 2024 zwischen 21 % (2022) und 37 % (2020 und 2024). Die geforderten 66 % konnten u.a. deshalb nicht erreicht werden, weil in den Jahren 2019, 2023 und 2024 zwei und in den Jahren 2020 bis 2022 vier Arbeitsplätze für Pilotinnen und Piloten nicht besetzt waren. Weiters waren Abwesenheiten durch Urlaub, Krankenstände und den Besuch von dienstlichen Fortbildungen dafür ursächlich.

- 27.2 Der RH stellte kritisch fest, dass die tatsächliche Einsatzbereitschaft der Transporthubschrauber in den Jahren 2019 bis Ende Juni 2024 zwischen 22 % und 33 % lag, jene der Pilotinnen und Piloten zwischen 21 % und 37 %. Sie unterschritt damit die vorgesehenen 66 % deutlich. Die geplante Einsatzfähigkeit des taktischen Lufttransports mit Transporthubschraubern war dadurch nicht gegeben.

[Der RH empfahl dem Verteidigungsministerium, zur Erfüllung der geforderten Aufgaben und angestrebten Fähigkeiten die notwendigen strukturellen, personellen und materiellen Voraussetzungen zu schaffen.](#)

- 27.3 Laut Stellungnahme des Verteidigungsministeriums sei es bemüht, die erforderlichen strukturellen, personellen und materiellen Ressourcen zu schaffen. Die Änderungen im Organisationsplan seien mit 1. Juni 2025 in Kraft getreten. Die materiellen

Voraussetzungen würden durch die militärluftfahrttechnisch-logistischen Dienste im Zuge des Zulaufs im Rahmen der Basisleistung sichergestellt.

Flugleistung nach Flugstunden

- 28.1 Laut Vorgaben und Rahmenbedingungen für den Betrieb des Transporthubschraubers (**TZ 26**) waren alle Planungen, Bevorratungen und sonstigen Maßnahmen so auszurichten, dass ab 2012 insgesamt 2.400 Flugstunden durch die neun Transporthubschrauber erbracht werden können. Der Materialstab Luft ordnete abweichend davon in Absprache mit den Nutzervertretern (Luftunterstützung, Luftunterstützungsgeschwader, Fliegerwerft) jährliche Flugstundenziele von 1.300 Stunden (2022) bis 1.600 Stunden (2024) an.

Die Transporthubschrauberstaffel forderte jährlich 100 Flugstunden als Minimum pro Pilotin oder Pilot (insgesamt 1.800 Stunden), um zumindest die eingeschränkte Einsatzfähigkeit bzw. Limited Mission Readiness (LMR)⁷⁵ erreichen zu können. Eine Weiterentwicklung über diese eingeschränkte Einsatzfähigkeit hinaus war mit dieser Anzahl an Flugstunden nicht möglich.

Die nachfolgende Tabelle zeigt den Vergleich zwischen der Sollvorgabe aus dem Jahr 2009, den angeordneten Flugstundenzielen und den tatsächlich erbrachten Flugstunden:

Tabelle 8: Flugstunden

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Veränderung 2019 bis 2024
	in Stunden						in %
Sollvorgabe an Flugstunden aus 2009	2.400	2.400	2.400	2.400	2.400	2.400	0
angeordnete Flugstundenziele	1.450	1.450	1.450	1.300	1.500	1.600	10
erbrachte Flugstunden	1.392	1.401	1.346	1.076	1.359	1.538	10
Differenz zwischen Sollvorgabe und Flugstundenzielen	950	950	950	1.100	900	800	-16
Differenz zwischen Flugstundenzielen und erbrachten Flugstunden	58	49	104	224	141	62	7
	in %						
Erfüllungsgrad erbrachte Flugstunden, gemessen an Sollvorgabe	58	58	56	45	57	64	10
Erfüllungsgrad erbrachte Flugstunden, gemessen an Flugstundenzielen	96	97	93	83	91	96	0

Quelle: BMLV; Zusammenstellung: RH

⁷⁵ Das ist die Fähigkeit, in Umfang und Komplexität reduzierte Aufträge im In- und Ausland ohne Bedrohung zu erfüllen.



Transporthubschrauber Black Hawk – Modifikation und 1. Nachbeschaffung

In den Jahren 2019 bis 2024 lag die Differenz zwischen angeordneten Flugstundenzielen und der ursprünglichen Sollvorgabe des Jahres 2009 zwischen 800 Stunden (2024) und 1.100 Stunden (2022). Laut Materialstab Luft lag dies an der 2019 begonnenen Modifikation der Transporthubschrauber und an fehlenden Komponenten für die Instandsetzung.

Die angeordneten Flugstundenziele konnten in den Jahren 2019 bis 2024 im Durchschnitt zu 92 % erbracht werden; 10 % davon durch Stabspilotinnen und -piloten. Im Jahr 2022 wurden die angeordneten Flugstundenziele zu 83 % erbracht; der niedrigere Wert lag u.a. daran, dass verschiedene Komponenten nicht verfügbar waren. Um dies zu kompensieren, wurden nicht flugbereite Transporthubschrauber als Ersatzteillager verwendet, was zu aufwändigen Umbauarbeiten zwischen den Luftfahrzeugen führte. Die erbrachten Flugstunden dienten zum größten Teil (zwischen 88 % im Jahr 2022 und 94 % im Jahr 2020) der Erfüllung militärischer Aufgaben.⁷⁶

Durch das Nichterreichen der Sollvorgabe aus dem Jahr 2009 sowie durch die angeordneten Flugstundenziele wiesen zu wenig Pilotinnen und Piloten die geforderte Fähigkeitsstufe auf und gab es Einschränkungen in der Leistungserbringung für die Truppe, insbesondere bei der Luftlandefähigkeit des Jägerbataillons 25⁷⁷ (TZ 31).

- 28.2 Der RH stellte kritisch fest, dass das Verteidigungsministerium in den Jahren 2019 bis 2024 die Sollvorgabe von 2.400 Flugstunden nur zu 45 % (2022) bis 64 % (2024) und die angeordneten Flugstundenziele im Durchschnitt zu 92 % erreichte. Dies hatte negative Auswirkungen auf die Fähigkeitsstufen der Pilotinnen und Piloten und auf die Leistungserbringung für die Truppe.

Der RH empfahl dem Verteidigungsministerium, die notwendigen personellen und materiellen Voraussetzungen zu schaffen, um die Vorgaben an Flugstunden zu erreichen.

- 28.3 Laut Stellungnahme des Verteidigungsministeriums sei es bemüht, die notwendigen personellen und materiellen Voraussetzungen zu schaffen, um die Vorgaben an Flugstunden zu erreichen. Die Änderungen im Organisationsplan seien mit 1. Juni 2025 in Kraft getreten. Die materiellen Voraussetzungen würden durch die militärluftfahrttechnisch-logistischen Dienste im Zuge des Zulaufs im Rahmen der Basisleistung sichergestellt.

⁷⁶ Ausbildung (z.B. Schulung der Pilotinnen und Piloten, Erhalt der Flugbefähigung), militärische Aufgaben (z.B. Übungen mit der Truppe bzw. zugehörige Unterstützungsfüge) und Aufträge für zivile Bedarfsträger (z.B. Assistenzleistungen, Übungen mit anderen Einsatzorganisationen)

⁷⁷ Das Jägerbataillon 25 war der einzige Luftlandeverband des Bundesheeres. Der Verband verfügte über speziell ausgebildete Soldatinnen und Soldaten, die einsatznah für Luftlandeeinsätze trainierten. Die Ausbildung erfolgte u.a. mit Hubschraubern.



Personal

Personalbesetzungsgrad

29.1 (1) Für den Einsatz eines Transporthubschraubers, z.B. für die Durchführung einer Hochgebirgslandung, war folgendes Personal erforderlich:

- zwei Pilotinnen oder Piloten und zwei Bordtechnikerinnen oder Bordtechniker als Hubschrauberbesatzung sowie
- mindestens sieben Bedienstete (Wartungstrupp, Ersatzteilverwaltung und Kommandantin oder Kommandant zur Erteilung des Flugauftrags) in der Transporthubschrauberstaffel.

In der Transporthubschrauberstaffel entwickelten sich der Personalbesetzungsgrad (gemäß Organisationsplan für neun Transporthubschrauber) und der Personalaufwand in den Jahren 2019 bis 2024 wie folgt:

Tabelle 9: Personalbesetzungsgrad und Personalaufwand der Transporthubschrauberstaffel

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Veränderung 2019 bis 2024
Personalbesetzungsgrad	in %						in Prozent- punkten
gesamt	91	90	90	86	91	93	2
<i>davon</i>							
<i>OffizierInnen</i>	71	64	64	64	71	79	8
<i>UnteroffizierInnen</i>	95	98	98	93	98	88	-7
StaffelpilotInnen	74	63	63	63	74	90	16
Personalaufwand	in Mio. EUR						in %
Summe Personalaufwand	3,16	3,23	3,38	3,45	3,76	– ¹	19
<i>davon Mehrdienstleistungen</i>	0,17	0,17	0,24	0,18	0,27	0,38	123

¹ Daten für 2024 ab Mitte 2025 verfügbar, Veränderung daher von 2019 bis 2023 dargestellt

Quelle: BMLV

Die Transporthubschrauberstaffel wies in den Jahren 2019 bis 2024 jährlich einen durchschnittlichen Gesamtpersonalbesetzungsgrad zwischen 86 % (2022) und 93 % (2024) auf. Bei den Offizierinnen und Offizieren stieg er von 71 % (2019) auf 79 % (2024), bei den Unteroffizierinnen und Unteroffizieren ging er um sieben Prozentpunkte auf 88 % zurück. Laut Verteidigungsministerium war der geringe Personalbesetzungsgrad darauf zurückzuführen, dass die gesperrten Arbeitsplätze nicht freigegeben wurden (TZ 10).



Mit Ende 2024 waren von 19 systemisierten Arbeitsplätzen für Pilotinnen und Piloten 17 besetzt, davon einer mit einer Pilotin⁷⁸. Der Transporthubschrauberstaffel fehlten somit zwei Einsatzpilotinnen oder -piloten. Für die drei zusätzlichen Transporthubschrauber, die bis 2026 geliefert werden sollen, fehlten ebenfalls noch die sechs Pilotinnen und Piloten.

(2) Der Gesamtpersonalaufwand stieg in den Jahren 2019 bis 2023 um 0,60 Mio. EUR auf 3,76 Mio. EUR. Die Steigerung war auf die allgemeinen Bezugserhöhungen zurückzuführen. Auf Basis einer Verordnung des Finanzministeriums⁷⁹ und der Werte für das Jahr 2023 berechnete der RH einen finanziellen Mehrbedarf von jährlich 1,26 Mio. EUR für das Verteidigungsministerium, wenn alle Arbeitsplätze der Transporthubschrauberstaffel laut Organisationsplan (90 Planstellen für zwölf Transporthubschrauber) besetzt wären.

- 29.2 Der RH stellte kritisch fest, dass der durchschnittliche Gesamtpersonalbesetzungsgrad der Transporthubschrauberstaffel zwischen 86 % (2022) und 93 % (2024) lag. Während sich der Personalbesetzungsgrad im Jahr 2024 bei den Offizierinnen und Offizieren auf 79 % erhöhte, sank er bei den Unteroffizierinnen und Unteroffizieren auf 88 %.

Der RH wiederholte seine Empfehlung aus [TZ 27](#), zur Erfüllung der geforderten Aufgaben und angestrebten Fähigkeiten die notwendigen strukturellen, personellen und materiellen Voraussetzungen zu schaffen.

- 29.3 Laut Stellungnahme des Verteidigungsministeriums nehme es die Empfehlung des RH zur Kenntnis. Die Sicherstellung einer Staffel sei bis 2032 geplant. Für die Bereitstellung einer weiteren Staffel sei ein Zeithorizont über 2032 hinaus vorgesehen.

Ausbildungsablauf und -kosten

- 30.1 Um Einsatzpilotin oder Einsatzpilot am Transporthubschrauber zu werden, musste eine Auszubildende oder ein Auszubildender sechs Ausbildungsphasen in der Dauer von 56 Monaten durchlaufen. Die dafür anfallenden Ausbildungskosten lagen pro Auszubildender oder Auszubildendem bei 3,19 Mio. EUR. Für bereits ausgebildete Militärpilotinnen und -piloten, die die Einsatzpilotenausbildung für die Type Black Hawk anstrebten, lag die Ausbildungsdauer bei zumindest einem Jahr, die Höhe der Kosten bei 2,12 Mio. EUR.

⁷⁸ Seit 2023; sie war die erste Pilotin in der Transporthubschrauberstaffel Black Hawk.

⁷⁹ WFA-Finanzielle-Auswirkungen-Verordnung, BGBl. II 490/2012 i.d.g.F.



Transporthubschrauber Black Hawk – Modifikation und 1. Nachbeschaffung

Die Lieferung der drei noch ausstehenden Transporthubschrauber sollte mit September 2025 beginnen und mit Mai 2026 abgeschlossen sein. Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung befanden sich die fehlenden sechs Einsatzpilotinnen und Einsatzpiloten noch nicht in Ausbildung.

- 30.2 Der RH gab zu bedenken, dass die Ausbildung der Einsatzpilotinnen und -piloten für den Transporthubschrauber zumindest ein Jahr bis 56 Monate dauerte. Er kritisierte daher, dass die Ausbildung der Pilotinnen und Piloten für die drei zusätzlichen Transporthubschrauber noch nicht begonnen hatte und dadurch möglicherweise bis zur vollständigen Lieferung der Hubschrauber zu wenig Pilotinnen und Piloten ausgebildet waren.

[Der RH empfahl dem Verteidigungsministerium, die Ausbildung bzw. Umschulung von Einsatzpilotinnen und -piloten in Abstimmung mit den Lieferzeiten der drei noch ausstehenden mittleren Transporthubschrauber rechtzeitig einzuleiten.](#)

- 30.3 Laut Stellungnahme des Verteidigungsministeriums nehme es die Empfehlung des RH zur Kenntnis.

Fähigkeitsstufen

- 31.1 (1) Das Verteidigungsministerium erließ im Juli 2015 die Weisung zur Erreichung und zum Erhalt der Feldverwendungsfähigkeit von Militärpilotinnen und -piloten. Ziel dieser Weisung war, die Fähigkeitsstufen und einen Mindestumfang an Flugstunden zur sicheren Erfüllung der Einsatzaufgaben bei den Luftstreitkräften vorzugeben. Folgende Fähigkeitsstufen waren vorgesehen:
- Grundbefähigung: Fähigkeit, ein Luftfahrzeug unter festgelegten Mindestanforderungen zu führen sowie Aufträge zu erfüllen, die keine Einsatzfähigkeitsstufe erfordern;
 - eingeschränkte Einsatzfähigkeit bzw. Limited Mission Readiness (LMR): Fähigkeit, in Umfang und Komplexität reduzierte Aufträge im In- und Ausland ohne Bedrohung zu erfüllen;
 - Einsatzfähigkeit bzw. Mission Readiness (MR): Fähigkeit, alle geforderten Aufträge im In- und Ausland unter geringer Bedrohung zu erfüllen;
 - volle Einsatzfähigkeit bzw. Combat Readiness (CR): Fähigkeit, alle geforderten militärischen Aufträge im In- und Ausland zu erfüllen.

Gemäß der Weisung mussten Einsatzpilotinnen und -piloten die Fähigkeitsstufe Einsatzfähigkeit bzw. Mission Readiness (MR) erfüllen.



Transporthubschrauber Black Hawk – Modifikation und 1. Nachbeschaffung

(2) Der RH erhob anhand der in den Jahren 2019 bis 2024 erbrachten Flugstunden⁸⁰ der Einsatzpilotinnen und -piloten⁸¹ der Transporthubschrauberstaffel die dadurch erreichten Fähigkeitsstufen:

Tabelle 10: Fähigkeitsstufen der Einsatzpilotinnen und -piloten

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Veränderung 2019 bis 2024
	in Köpfen						in %
alle Einsatzpilotinnen und -piloten	16	15	15	15	17	17	6
<i>davon je nach höchster Fähigkeitsstufe:</i>							
• Grundbefähigung	1	0	0	1	2	1	0
• eingeschränkte Einsatzfähigkeit (LMR)	5	5	6	7	4	4	-20
• Einsatzfähigkeit (MR)	10	10	9	7	11	12	20
• volle Einsatzfähigkeit (CR)	0	0	0	0	0	0	–

CR = Combat Readiness
LMR = Limited Mission Readiness
MR = Mission Readiness

Quelle: BMLV; Zusammenstellung: RH

In den Jahren 2019 bis 2024 verfügten zwischen sieben (2022) und zwölf (2024) Einsatzpilotinnen und -piloten über die vorgegebene Fähigkeitsstufe Einsatzfähigkeit (MR). Dass nicht alle Einsatzpilotinnen und -piloten diese Fähigkeitsstufe aufwiesen, lag an der niedrigen Anzahl angeordneter Flugstundenziele (im Jahr 2022 1.300 Stunden): Mit zu wenig Flugstunden konnte die Einsatzfähigkeit (MR) nicht erreicht werden. (TZ 28)

31.2 Der RH stellte kritisch fest, dass durch die zu niedrige Bemessung der angeordneten Flugstundenziele durchschnittlich nur 62 % der Einsatzpilotinnen und -piloten die Fähigkeitsstufe Einsatzfähigkeit (MR) erreichen konnten.

Er empfahl dem Verteidigungsministerium, Maßnahmen zur Erreichung und zum Erhalt der Feldverwendungsfähigkeit der Einsatzpilotinnen und -piloten zu setzen, damit alle die vorgegebene Fähigkeitsstufe „Einsatzfähigkeit“ (MR) erfüllen können.

31.3 Laut Stellungnahme des Verteidigungsministeriums nehme es die Empfehlung des RH zur Kenntnis. Das angeordnete Flugstundenziel sei durch die maximal technisch produzierbaren Jahresflugstunden auf dem System „mittlere Transporthubschrauberstaffel“ limitiert gewesen.

⁸⁰ Flugstunden als verantwortliche Einsatzpilotin oder verantwortlicher Einsatzpilot und die zurechenbaren Flugstunden am Simulator oder die Flugstunden als zweite Luftzeugführerin bzw. zweiter Luftzeugführer

⁸¹ exklusive der Pilotinnen und Piloten in Ausbildung sowie Stabpilotinnen und Stabpiloten



Schießverpflichtung

- 32.1 (1) Um das Bedrohungs- und Bekämpfungsrisiko von Transporthubschraubern im Flug, speziell in der Start- und Landephase wie auch bei Be- und Entladevorgängen, zu minimieren, verfügte der Transporthubschrauber als Selbstschutzbewaffnung über zwei Bordmaschinengewehre (Doorgun).

Das erste Erprobungsschießen (Sonderschießen) zur Genehmigung des Schießprogramms 2012 fand im Juli 2013 statt. 2015 genehmigte das Verteidigungsministerium das Schießprogramm 2012, evaluierte es und erstellte einen Erfahrungsbericht. Die letzte Version des Schießprogramms war aus dem Jahr 2017.

(2) Im Jahr 2014 begann das Verteidigungsministerium mit der Ausbildung von Bordschützen (Militär-Bordtechnikerinnen und -technikern) in Form von Sonderschießen. Im Jahr 2017 verfügte es das zur Zeit der Gebarungsüberprüfung gültige Schießprogramm; 2020 erließ es das Curriculum für den Kurs zum Bordschützen für Hubschrauber-Militär-Bordtechniker. Im Schießprogramm gab es keine Bestimmungen zur Erhaltung der Schießfertigkeit. Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung waren in der Transporthubschrauberstaffel des Luftunterstützungsgeschwaders von 16 Militär-Bordtechnikern acht voll ausgebildet, sieben teilweise und einer nicht.

- 32.2 Der RH stellte kritisch fest, dass erst 2014 und damit rund sechs Jahre nach Beendigung der Einführungsphase des Transporthubschraubers (TZ 10) die ersten Bordschützen ausgebildet wurden und dass zur Zeit der Gebarungsüberprüfung keine Bestimmungen zur Erhaltung der Schießfertigkeit vorlagen. Darüber hinaus merkte der RH kritisch an, dass nur die Hälfte der Militär-Bordtechniker als Bordschützen voll ausgebildet war.

Er empfahl dem Verteidigungsministerium, im Hinblick auf die Erweiterung der mittleren Transporthubschrauberstaffel Black Hawk auf zwölf Stück die Ausbildung der Bordschützen sicherzustellen.

Weiters empfahl der RH dem Verteidigungsministerium, das gültige Schießprogramm um Bestimmungen zur Erhaltung der Schießfertigkeit der Militär-Bordtechnikerinnen und -techniker als Bordschützen zu erweitern.

- 32.3 Laut Stellungnahme des Verteidigungsministeriums nehme es die Empfehlung des RH zur Kenntnis. Das Schießprogramm sehe eine Schießverpflichtung sowie eine jährliche Fortbildung (erste und zweite Übung Gefechtsschießen, zwei Übungen Gruppengefechtsschießen) für Bordtechniker am Luftfahrzeug S 70 vor. Eine Ergänzung des Schießprogramms sei nicht erforderlich.



- 32.4 Der RH erwiderte dem Verteidigungsministerium, dass dem gültigen Schießprogramm weiterführende Vorgaben fehlten, vergleichbar mit dem Schießprogramm für das Schießen mit dem Sturmgewehr 77 und der Pistole. Diese Vorgaben sollten neben der elektronischen Speicherung regeln, wie vorzugehen ist, wenn die Militär-Bordtechnikerinnen und -techniker als Bordschützen zur jährlichen Fortbildung nicht antreten oder diese negativ abschließen. Der RH wiederholte daher seine Empfehlung, das gültige Schießprogramm um Bestimmungen zur Erhaltung der Schießfertigkeit der Militär-Bordtechnikerinnen und -techniker als Bordschützen zu erweitern.

Fliegerwerft 1 in Langenlebarn

- 33.1 (1) Die Fliegerwerft 1 war die für den Transporthubschrauber zuständige Typenwerft. Zu ihren Aufgaben zählten u.a. Wartungsarbeiten, Reparaturen sowie die Verwaltung und Bevorratung der Bestandteile der Transporthubschrauber. Weiters war die Fliegerwerft 1 bei der Benutzermaterialverwaltung auch für den Verbindungshubschrauber Bell OH-58, das Flugzeug Pilatus PC-6 und die Drohne Tracker verantwortlich. Der Personalbesetzungsgrad sowie die für den Transporthubschrauber aufgewendeten Arbeitsstunden stellten sich wie folgt dar:

Tabelle 11: Personalbesetzungsgrad und Arbeitsstunden der Fliegerwerft 1

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Veränderung 2019 bis 2024
Personalbesetzungsgrad	in Köpfen						in %
Soll (nach Anzahl der Arbeitsplätze)	127	125	125	155	155	159	25
Ist	101	101	105	107	104	106	5
	in %						in Prozentpunkten
Personalbesetzungsgrad	80	81	84	69	67	67	-13
Arbeitsstunden	in Stunden						in %
Summe	168.000	159.000	192.000	168.000	167.000	191.800	14
<i>davon für Transporthubschrauber</i>	<i>30.700</i>	<i>30.000</i>	<i>42.000</i>	<i>40.700</i>	<i>36.500</i>	<i>40.100</i>	<i>31</i>
	in %						in Prozentpunkten
Anteil Transporthubschrauber	18	19	22	24	22	21	3

Quelle: BMLV; Zusammenstellung: RH

Während sich in den Jahren 2019 bis 2024 die Anzahl der Arbeitsplätze in der Fliegerwerft 1 um 25 % erhöhte, stieg die Anzahl der Beschäftigten um 5 %. Der Personalbesetzungsgrad betrug zwischen 67 % (2023 und 2024) und 84 % (2021). Der Rückgang seit 2022 lag u.a. an Einschränkungen bei der Personalaufnahme (z.B.

Aufnahmesperren), Versetzungen zu anderen Dienststellen mit höher eingestuften Arbeitsplätzen und der Konkurrenz zur Privatwirtschaft. Über die Höhe der Kosten der Ausbildung gab es bei der Fliegerwerft 1 keine Aufzeichnungen.

(2) Die Systemkosten⁸² des Transporthubschraubers stiegen in den Jahren 2019 bis 2024 von 5,20 Mio. EUR um 172 % auf 14,15 Mio. EUR. Dies lag hauptsächlich an einer Umstellung der Berechnungsmethode des Verteidigungsministeriums.⁸³ Für den Betrieb von drei zusätzlichen Transporthubschraubern ging das Verteidigungsministerium von einem jährlichen Mehraufwand von 1,20 Mio. EUR aus. In der Fliegerwerft 1 stellten sich die Vollkosten insgesamt sowie der Anteil der Transporthubschrauber daran folgendermaßen dar:

Tabelle 12: Vollkosten der Fliegerwerft 1 und Anteil der Transporthubschrauber

	2019	2020	2021	2022	2023 ¹	Veränderung 2019 bis 2023
	in Mio. EUR					in %
Vollkosten gesamt	12,26	12,94	12,04	12,07	14,02	14
<i>davon Anteil der Transporthubschrauber</i>						
<i>Personal</i>	1,00	1,05	1,25	1,41	1,38	39
<i>Material</i>	0,79	0,80	0,68	0,75	0,97	22
<i>Investitionen</i>	0,22	0,24	0,29	0,33	0,29	32
<i>Betriebsaufwand</i>	0,23	0,34	0,41	0,43	0,42	85
Summe Anteil der Transporthubschrauber	2,24	2,44	2,63	2,93	3,06	37

Rundungsdifferenzen möglich

Quellen: BMLV; Fliegerwerft 1

¹ Daten für 2024 erst ab Mitte 2025 verfügbar

Die Vollkosten der Fliegerwerft 1 erhöhten sich in den Jahren 2019 bis 2023 um 14 %, jene der Transporthubschrauber um 37 % von 2,24 Mio. EUR auf 3,06 Mio. EUR. Diese Steigerung war u.a. auf den gestiegenen Personalstand und auf die allgemeinen Bezugserhöhungen zurückzuführen.

- 33.2 Der RH stellte kritisch fest, dass in den Jahren 2019 bis 2024 die Anzahl der Beschäftigten in der Fliegerwerft 1 nur um 5 % stieg, obwohl sich die Anzahl der Arbeitsplätze um 25 % erhöhte. Der Personalbesetzungsgrad lag zwischen 67 % (2023 und 2024) und 84 % (2021). Dem Verteidigungsministerium gelang es nicht, die bewerteten Arbeitsplätze des Organisationsplans mit dem notwendigen Personal zu besetzen.

⁸² Die Systemkosten beinhalteten Abschreibungen, Betriebsmittel, Materialerhaltung, Personalkosten für Mechanikerinnen und Mechaniker in heereigenen Werkstätten, Infrastrukturkosten und sonstige Gemeinkosten.

⁸³ Der hohe Anstieg ergab sich durch die Umstellung der Kalkulation auf Vollkosten im Jahr 2021 und durch die Zurechnung von werterhöhenden Investitionen zum ursprünglichen Anschaffungswert.



Der RH empfahl dem Verteidigungsministerium, geeignete Personalmaßnahmen zu setzen, um den Personalbesetzungsgrad der Fliegerwerft 1, entsprechend den Vorgaben des Organisationsplans, zu erhöhen.

- 33.3 Das Verteidigungsministerium hielt in seiner Stellungnahme fest, dass es bemüht sei, eine monetäre Besserstellung des Fachpersonals im Rahmen von sondervertraglichen Lösungen oder auf Basis von Zulagen in Abstimmung mit dem Bundeskanzleramt herbeizuführen, um dem Personalmangel sowie den Abgängen in die Privatwirtschaft entgegenzuwirken.

Evaluierung

- 34.1 (1) Das Verteidigungsministerium verfügte über eine Abteilung zur Evaluierung der Fähigkeitenentwicklung, der Aufgabenerfüllung und Zielerreichung des Bundesheeres⁸⁴ sowie zur Ausarbeitung von Optimierungs- und Rationalisierungsvorschlägen in allen Planungs- und Realisierungsphasen der Entwicklung militärischer Fähigkeiten. Dies betraf auch die Luftstreitkräfte. Entsprechend dem Aufbauplan ÖBH 2032+ plante bzw. leitete das Verteidigungsministerium u.a. Beschaffungen für die Luftunterstützungstruppe in Höhe von 1,635 Mrd. EUR ein⁸⁵.

(2) Im Jahr 2017 erstellte die Abteilung Evaluierung den letzten Waffengattungsbericht zur Luftunterstützungstruppe auf operativer Ebene. Aktuellere Evaluierungen konnte sie mangels Personals nicht durchführen. So war der Arbeitsplatz des Evaluierungsdirektors Flieger seit dem vierten Quartal 2021 unbesetzt (Stand September 2024). Infolge der seit 2021 laufenden Reorganisation der Zentralstelle des Verteidigungsministeriums und der oberen Führung des Bundesheeres war ein Organisationsplan für die Abteilung Evaluierung noch nicht verfügt.

- 34.2 Der RH stellte kritisch fest, dass das Verteidigungsministerium seit der Evaluierung der Luftunterstützungstruppe im Jahr 2017 infolge von fehlendem Personal keine weitere Evaluierung durchgeführt hatte.

Er empfahl dem Verteidigungsministerium, in Anbetracht der eingeleiteten und geplanten Beschaffungen für die Luftstreitkräfte Maßnahmen zu setzen, um die Voraussetzungen für Evaluierungen zu schaffen.

⁸⁴ mit Ausnahme der Nachrichtendienste

⁸⁵ vier Transportflugzeuge C-390 und zwölf mittlere Transporthubschrauber Black Hawk



Transporthubschrauber Black Hawk –
Modifikation und 1. Nachbeschaffung

- 34.3 Das Verteidigungsministerium teilte in seiner Stellungnahme mit, dass – im Rahmen der Reorganisation der Zentralstelle des Verteidigungsministeriums und der oberen Führung des Bundesheeres – im Bereich des Generalstabs in der Abteilung Evaluierung zur Sicherstellung der Wahrnehmung der Angelegenheiten Luftstreitkräfte zwei Arbeitsplätze geschaffen worden seien: Evaluierungsdirektor Luftunterstützung und Evaluierungsdirektor Luftraumüberwachung. Im Rahmen der Überarbeitung der Richtlinie Zentrale Prozesse der Landesverteidigung sei der Begleitprozess Evaluierung etabliert worden.



Schlussempfehlungen

- 35 Zusammenfassend empfahl der RH dem Bundesministerium für Landesverteidigung:
- (1) In den strategischen Planungsdokumenten wären allenfalls bestehende Fähigkeitenlücken, z.B. mangelnde Lufttransportkapazität, entsprechend zu berücksichtigen. (TZ 4)
 - (2) Zur Verbesserung der Planbarkeit, Steuerung und Transparenz wären Maßnahmen zu setzen, um Vorhaben zeitnah in die planerischen Grundsatzdokumente aufnehmen zu können. (TZ 5)
 - (3) Das Projektmanagement-Handbuch wäre zu überarbeiten und der aktuellen Organisationsstruktur sowie den modernen Methoden des Projektmanagements anzupassen. Dabei wären ein einheitlicher Beschaffungsprozess und effiziente Verfahren auch bei einer Linienaufgabe zu gewährleisten. (TZ 6, TZ 22)
 - (4) Beschaffungsvorhaben, die den Kriterien des Projektmanagement-Handbuchs entsprechen, wären als Projekte umzusetzen. (TZ 7)
 - (5) Es wären Maßnahmen zu setzen, die eine systematische Erfassung der Kosten und Leistungsstunden für die Vollkostenrechnung ermöglichen. (TZ 7)
 - (6) Im Sinne der budgetären Planung, Steuerung und Transparenz wären zur Umsetzung zukünftiger Infrastrukturprojekte (Aufbauplan ÖBH 2032+) Maßnahmen zu setzen, die zu realistischen Kostenschätzungen und der Umsetzbarkeit von Großprojekten führen. (TZ 9)
 - (7) Der Organisationsplan der mittleren Transporthubschrauberstaffel wäre hinsichtlich der personellen und materiellen Ausstattung sowie der Aufgabenerfüllung zu evaluieren. (TZ 10)
 - (8) Auf eine den zukünftigen Erfordernissen entsprechende Änderung des Organisationsplans wäre hinzuwirken. (TZ 10)
 - (9) Im Sinne einer effizienten Abwicklung von Beschaffungen wäre frühzeitig zu prüfen, ob eine Verfahrensart für die spezifischen Anforderungen des Vorhabens geeignet ist. Es sollte insbesondere sichergestellt sein, dass mit dem gewählten Vergabeverfahren alle qualifizierten Unternehmen berücksichtigt werden können. (TZ 13)

-
- (10) Die wesentlichen Entscheidungen und Vorgänge im Vergabeverfahren wären nachvollziehbar zu dokumentieren, etwa die Gründe für die Wahl einer Verfahrensart und Vergabenorm. (TZ 13)
- (11) Bei Beschaffungsvorhaben, die nicht von der Vergabeabteilung selbst abgewickelt werden, jedoch aufgrund ihres Umfangs oder ihrer Komplexität eine besondere vergaberechtliche Expertise erfordern, wäre die Vergabeabteilung frühzeitig einzubinden. Damit sollte eine strikte Einhaltung der Vergabebestimmungen sichergestellt und das Risiko einer erfolgreichen Anfechtung so weit wie möglich minimiert werden. (TZ 14)
- (12) Bei Inanspruchnahme der Ausnahmebestimmung des Art. 346 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union im Zuge einer Beschaffung wären die maßgeblichen Gründe dafür – wie im Bundesvergabegesetz Verteidigung und Sicherheit 2012 und von der Judikatur des Europäischen Gerichtshofes gefordert – vor Einleitung des Vergabeverfahrens so konkret und nachvollziehbar darzulegen, dass das Risiko einer erfolgreichen Anfechtung so weit wie möglich minimiert wird. (TZ 15, TZ 20)
- (13) Für Beschaffungen, die etwa aufgrund der Ausnahmebestimmung des Art. 346 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union vom Geltungsbereich der Vergabegesetze ausgenommen sind, wäre eine zeitgemäße interne Richtlinie zu erstellen. Durch deren Anwendung sollte eine einheitliche Vorgehensweise unter Berücksichtigung des Wettbewerbs- und Gleichbehandlungsgrundsatzes gewährleistet werden. (TZ 15)
- (14) Bei strategisch notwendigen Beschaffungen wäre der Leistungsgegenstand konkret und vollinhaltlich zu beschreiben, um Zeitpläne einhalten zu können und zahlreichen Leistungserweiterungen und Vertragsänderungen entgegenzuwirken. (TZ 17)
- (15) Gesamtfestpreise wären nur dann zu vereinbaren, wenn sie auch berücksichtigt und eingehalten werden können. Ist dies bereits im Vorfeld unklar, wäre ein Mechanismus zu vereinbaren, um etwaige Preiserhöhungen objektivierbar zu machen. (TZ 17, TZ 21)
- (16) Vereinbarte Gesamtfestpreise wären als solche zu berücksichtigen und beizubehalten. (TZ 19)



-
- (17) Bei Beschaffungen wäre im Vorfeld zu prüfen, ob mögliche Vertragspartner oder das jeweilige Militärgut dem Programm „Foreign Military Financing“ und/oder „Foreign Military Sales“ zugerechnet werden können. Gegebenenfalls wäre eine unmittelbare Abstimmung mit den zuständigen Behörden vorzunehmen. (TZ 19)
- (18) Die Preisangemessenheit von Angeboten wäre auch bei Vertragsänderungen zu prüfen; dies wäre nachvollziehbar zu dokumentieren. (TZ 19, TZ 21)
- (19) Bei Beschaffungen im Zusammenhang mit Kryptokomponenten, insbesondere bei Geschäften im Rahmen eines „Foreign Military Sales“, sollte sich das Ministerium vor Vertragsgestaltung mit den zuständigen Behörden abstimmen. (TZ 20)
- (20) Kapazitätsengpässe und mangelnde personelle Ressourcen wären (bereits) von der Planung von Beschaffungsvorhaben bis zur Vertragsgestaltung zu berücksichtigen, um folglich Vertragsänderungen, Preiserhöhungen und Verschiebung von Lieferterminen hintanzuhalten. (TZ 21)
- (21) Noch offene Schritte zur Sicherstellung des Ziels der „Sauberen Beschaffung“ wären zeitnah im Rahmen der neuen Organisationsstruktur umzusetzen und bereits bestehende Maßnahmen – soweit erforderlich – an die neue Organisationsstruktur anzupassen. (TZ 23)
- (22) Die Empfehlung der Finanzprokuratur zur Einrichtung eines zentralen Dokumentationsregisters wäre umzusetzen. (TZ 23)
- (23) Maßnahmen zur ehebaldigen Erstellung des Fähigkeitskatalogs Luftunterstützung wären zu setzen. (TZ 25)
- (24) Die Richtlinie zur Systemnutzung des mittleren Transporthubschraubers Black Hawk wäre zu erstellen. (TZ 26)
- (25) Zur Erfüllung der geforderten Aufgaben und angestrebten Fähigkeiten wären die notwendigen strukturellen, personellen und materiellen Voraussetzungen zu schaffen. (TZ 27, TZ 29)
- (26) Um die Vorgaben an Flugstunden zu erreichen, wären die notwendigen personellen und materiellen Voraussetzungen zu schaffen. (TZ 28)



Transporthubschrauber Black Hawk –
Modifikation und 1. Nachbeschaffung

- (27) Die Ausbildung bzw. Umschulung von Einsatzpilotinnen und -piloten wäre in Abstimmung mit den Lieferzeiten der drei noch ausstehenden mittleren Transporthubschrauber Black Hawk rechtzeitig einzuleiten. (TZ 30)
- (28) Maßnahmen zur Erreichung und zum Erhalt der Feldverwendungsfähigkeit der Einsatzpilotinnen und -piloten wären zu setzen, damit alle die vorgegebene Fähigkeitsstufe „Einsatzfähigkeit“ (Mission Readiness) erfüllen können. (TZ 31)
- (29) Im Hinblick auf die Erweiterung der mittleren Transporthubschrauberstaffel Black Hawk auf zwölf Stück wäre die Ausbildung der Bordschützen sicherzustellen. (TZ 32)
- (30) Das gültige Schießprogramm wäre um Bestimmungen zur Erhaltung der Schießfertigkeit der Militär-Bordtechnikerinnen und -techniker als Bordschützen zu erweitern. (TZ 32)
- (31) Geeignete Personalmaßnahmen wären zu setzen, um den Personalbesetzungsgrad der Fliegerwerft 1, entsprechend den Vorgaben des Organisationsplans, zu erhöhen. (TZ 33)
- (32) In Anbetracht der eingeleiteten und geplanten Beschaffungen für die Luftstreitkräfte wären Maßnahmen zu setzen, um die Voraussetzungen für Evaluierungen zu schaffen. (TZ 34)



Transporthubschrauber Black Hawk –
Modifikation und 1. Nachbeschaffung



**Rechnungshof
Österreich**

Wien, im April 2026

Die Präsidentin:

Dr. Margit Kraker



Anhang

Ressortverantwortliche

Tabelle A: Verteidigungsministerium

Ressortbezeichnung	Bundesminister/in
Bundesministerium für Landes- verteidigung	8. Jänner 2018 bis 22. Mai 2019: Mario Kunasek
	22. Mai 2019 bis 3. Juni 2019: Mag. Johann Luif
	3. Juni 2019 bis 7. Jänner 2020: Mag. Thomas Starlinger
	seit 7. Jänner 2020: Mag. ^a Klaudia Tanner

Quelle: Parlament; Zusammenstellung: RH

R - H

