

Von „Aufklärern“ und anderen „Kontrolleuren“ ...
von Martin ROSENKRANZ für www.airpower.at;
mit Ergänzungen von Georg MADER, Jane's Defence
Wien, April 2006

Nun ist es erfolgreich prolongiert, „diese Eurofighter müssen gestoppt werden. Das verdächtigste Waffengeschäft der II. Republik...“ (SPÖ-Abg. Kräuter in einer Aussendung vom 11. April 2006) kann nur unlautere - ja kriminelle - Motive haben. Der Bundesrat hat also gemäß GO-BR §33b mit Mehrheit von SPÖ und Grünen die Einladung von Auskunftspersonen zu ‚Einsicht in Eurofighter-Verträge‘ und natürlich ‚Ankaufsstopp‘ vor seinen Landesverteidigungsausschuss beschlossen.

Vorab – es ist das gesetzlich verbrieftete Recht der Bundesräte dies zu tun und es ist nicht zu erwarten, dass dieses Recht der gewählten Mandatäre durch eventuelles Nichterscheinen der Eingeladenen geschmälert wird – zumal der Bundesrat gemäß den gesetzlichen Bestimmungen dann auch eine Vorführung veranlassen könnte. (Allerdings steht im Kommentar zum entspr. Gesetz, dass in der Praxis davon nicht Gebrauch gemacht wird).

Trotzdem, es ist die Überzeugung des Autors, dass

- a) ein Nichterscheinen die Emotionen nur noch mehr anheizen würde und...
- b) der Versuch die Endlosschleife an Anschuldigungen und Behauptungen auf Basis bereits durch die Rechnungshofberichte veröffentlichter Fakten oder auch hier enthaltener – z.T. internationaler – Beispiele zu entkräften, sollte ein Erscheinen allemal wert sein.

Somit ist davon auszugehen, dass in den Sitzungen des Landesverteidigungsausschuss des Bundesrates demnächst folgende Personen erscheinen werden:

Auf Antrag der SPÖ und Grün-Abgeordneten:

Bundesminister Günter Platter, Bundesminister Karl Heinz Grassler, Abgeordneter Herbert Scheibner (Minister zum Zeitpunkt der Typentscheidung zugunsten Eurofighter), Ministerialrat Karl Hofer (BMLV), Aloysius Rauen (Geschäftsführer-CEO Eurofighter GmbH), Rechnungshofpräsident Dr. Josef Moser sowie die Universitätsprofessoren Dr. Bernd-Christian Funk, DDr. Heinz Mayer und Dr. Theo Öhlinger.

Die ÖVP stimmte nur bei Scheibner, Hofer und Rauen nicht zu. Alle anderen von SP/G genannten Personen wurden auch mit den Stimmen der VP einstimmig eingeladen.

Auf Antrag der ÖVP-Abgeordneten wurden ebenfalls einstimmig Universitätsprofessor Dr. Rudolf Thienel, Vorstand des Instituts für Staats- und Verwaltungsrecht, sowie Harald Dossi vom Verfassungsdienst des Bundeskanzleramts eingeladen.

Damit hat es aber auch schon sein Ende mit den Dingen von denen man ausgehen kann.

Erwartet doch die Opposition im Zuge dieser Einladung die Offenlegung des Kaufvertrages – genauer gesagt möchte man den kaufmännischen Teil einsehen – zumindest für einen eingeschränkten Kreis von Abgeordneten möchte man diese Einsicht.

Doch das Recht auf Einsicht in Unterlagen ist strittig.

Der Geschäftsordnungskrieg

Die Geschäftsordnungen von National- und Bundesrat kennen das Fragerecht der Abgeordneten – lt. Geschäftsordnung kurze konkrete Fragen, welche nicht in mehrere Unterfragen geteilt sein dürfen.

Die Vorladung von Auskunftspersonen bedarf jeweils schon einer Stimmenmehrheit der Abgeordneten der beiden Häuser.

Das Recht auf Einsicht in Unterlagen kennt die Geschäftsordnung des Bundesrates gar nicht.

Zum Vergleich: Die Geschäftsordnung des Nationalrates regelt die Auskünfte aus und die Einsicht in Unterlagen im § 32c. Dieser hält fest, dass das Verlangen auf Einsicht in Unterlagen eines Beschlusses (durch die Mehrheit der Abgeordneten) des Unterausschusses bedarf. Einschränkend hält der Paragraph allerdings fest, dass eine Verpflichtung unter gewissen Umständen nicht besteht – nämlich „wenn es nicht möglich ist“ sowie wenn dadurch nationale Interessen oder die Sicherheit von Personen gefährdet werden könnten.

Erst einem parlamentarischen Untersuchungsausschuss haben gem. Geschäftsordnungsgesetz alle öffentlichen Ämter auf Verlangen ihre Akten vorzulegen. Doch um einen solchen einzusetzen bedarf es einer politischen Mehrheit im Nationalrat.

Und es gibt im Staate Österreich noch eine Einrichtung der man auf Verlangen sämtliche Akten vorzulegen hat. Die nennt sich – was scheinbar vergessen wird wenn es tagespolitisch opportun erscheint - „Rechnungshof“. Die entsprechenden Regelungen sind sehr prominent – gleich direkt im Bundes-Verfassungsgesetz (B-VG) - verankert und zwar im fünften Hauptstück mit dem Titel „Rechnungs- und Gebarungskontrolle“. Jene Sätze im B-VG muss gelesen haben wer dessen Positionierung im Staatsapparat verstehen will.

- Zur Überprüfung der Gebarung des Bundes, der Länder, der Gemeindeverbände, der Gemeinden und anderer durch Gesetz bestimmter Rechtsträger ist der Rechnungshof berufen.
- Der Rechnungshof verfasst den Bundesrechnungsabschluss und legt ihn dem Nationalrat vor.
- Der Rechnungshof untersteht unmittelbar dem Nationalrat.

Entsprechendes hat der Rechnungshof in Sachen Abfangjäger/Eurofighter inzwischen schon dreimal durchgeführt und jene Berichte sind - öffentlich für jedermann - auf der Webseite des Rechnungshofes downzuladen. Zur Kenntnis genommen wurden/werden diese Berichte jedenfalls nicht – zumindest nicht zur Gänze. Anders ist es nicht zu erklären, dass – obwohl die Fakten den Rechnungshofberichten zu entnehmen sind – offenbar aus Ignoranz, Desinteresse oder Inkompetenz Jahre später noch immer Gegenteiliges behauptet wird.

Die Schlacht der Argumente

Manche in der Öffentlichkeit stehenden Personen im Staat Österreich sind tatsächlich redlich bemüht, den Eindruck eines Riesenskandals zu vermitteln. Die Autoren haben stets den „Finger an der Tastatur“ der Bevölkerung und fühlen dass jenes – international beispiellose - Bemühen diesen Leuten leider recht gut gelingt, denn:

- a) Seit 1955 konnte im Schatten einer militärisch stets „billigst“ gehaltenen Neutralität, keinerlei Kultur der Verantwortung für Sicherheits- und Verteidigungsthemen in Bevölkerung und Medien entstehen.
- b) Militär, Abfangjäger und Steuergeld-dafür-ausgeben auf der Beliebtheitsskala daher sehr

weit unten zu suchen sind. Diese – von auflagenstarken Medien hochgehaltene – Grundstimmung wird liebevoll gepflegt, leider auch indem

c) die viel zu laue Verteidigung der Beschaffung und der Typenwahl durch die „Beschuldigten“ weit nicht mit jenem Mix aus ungenierten Populismus und vorgelebter Verantwortungslosigkeit vorgetragen werden, wie ihn die Gegner stets benutzen. Auch sind

d) die Vorgänge in einem so großen Programm dermaßen komplex, dass selbst Insider zugeben müssen, schwer mit all den Informationen zu kämpfen zu haben die auf einen einstürzen – um wie viel schwerer ist es also wenn man diesbezüglich keinen Background hat, so wie im Übrigen viele Volksvertreter und Journalisten.....

‘Beatus ille, qui procul negotiis’. Und tatsächlich: Besser geht’s da natürlich Allen, die sich der bezüglich der Notwendigkeit und Rechtmäßigkeit der Beschaffung stets der "kognitiven Dissonanz" bedienen – wenn nicht sein kann was nicht sein darf läuft sich’s wunderbar leicht durchs (politische) Leben.

Der Lateiner hat also speziell in dieser Causa recht: „Glücklich ist der, der fern von Pflichten ist.“ Und so wird – offenbar frei nach dem Motto „...wird schon was hängen bleiben“ – munter ein Skandal dauer-propagiert und sich dabei an Argumenten bedient, welche offen einsehbar in den Rechnungshofberichten abgehandelt wurden – oder schlicht nicht zutreffen. Ja oft sogar völlig unreal sind. Damit betreibt man auch ungeniert latente Marktschädigung (O.Ton letztes Jahr auf der Messe in Le Bourget) an einem europäischen Spitzenprodukt das sogar Weltmarktführer ist bzw. am führenden Luftfahrt-Konzern dessen zivilen Produkten sich dieselben Leute täglich bedenkenlos anvertrauen.

Wahrscheinliches und Unwahrscheinliches

„*Es stinkt aus allen Ritzen*“ – gemeint ist der Eurofighter-Kaufvertrag und das Zitat stammt von Werner Kogler, Grüner Abgeordneter zum Nationalrat und Vorsitzender des parlamentarischen Rechnungshofsausschusses. (Der Standard, 11.November 2002)

Und sein Kollege Dr. Peter Pilz sagt: "*Das österreichische Verteidigungsministerium, das deutsche Verteidigungsministerium, das Finanzministerium, das Wirtschaftsministerium, der Rechnungshof, hunderte Beamte im In- und Ausland kennen den Vertrag.*" (Der Standard, 09. März 2006)

Und Herr Albrecht K. Konecny, Abgeordneter zum Bundesrat legt noch ein Schäufelr drauf und will durch Einsicht in den Vertrag: „.....*im Detail feststellen welche Vertragsverletzungen der bisherige Nichtlieferant begangen hat und was sich daraus für Möglichkeiten ergeben.*“ (Pressekonferenz Parlament, 19. April 2006)

Na das hat doch was. Nicht „*ob*“ sondern gleich „*welche*“ und in Mehrzahl legt Herr Konecny auf die Waage – und das noch vor dem auch den RH-Berichten zu entnehmenden Lieferterminen. Diese Vorgangsweise dürfte aber beim aktuellen Vorsitzenden der SPÖ-Bundesratsfraktion durchaus üblich sein, immerhin hat er einen Autor dieser Zeilen gleich mehrmals als „*kriminellen Straftäter*“ bezeichnet (Stenographisches Protokoll, 700. Sitzung des Bundesrates, Seite 140). (*Der betroffene Autor legt hier Wert auf die Feststellung, dass er einen einwandfreien Leumund besitzt.*)

Aber zurück zu Herrn Dr. Pilz – wie war das - hunderte Beamte kennen den Vertrag ?

Also wenn es wahr wäre, dass gebeugt, geschoben und zum Nachteil der Republik gehandelt worden wäre, dann hieße das ja, dass dutzende Spitzenbeamte samt Mitarbeiter in deren Abteilungen in zumindest drei Ministerien sozusagen "Dreck am Stecken" hätten. Außerdem hieße das ja, dass der unabhängige Rechnungshof bzw. sein damit betrauten Beamten ihren

in der Verfassung geregelten Aufgaben in geradezu fahrlässiger Weise nicht nachgekommen wären. Auch würde das bedeuten, dass die mehrfach durch anonyme Anzeigen betraute Staatsanwaltschaft alles zu Unrecht zurückgelegt hätte.

Tut uns leid – die Autoren halten diese Großverschwörung für sehr unwahrscheinlich.

Für ebenso unwahrscheinlich halten wir es, dass ein einziger Mensch die Gesamtheit des Vertragswerkes kennt und die GESAMTE Materie versteht. Deshalb muss mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit außerdem angenommen werden, dass kein Abgeordneter nach Einsicht in den Vertrag auch nur rudimentär in der Lage wäre abzuschätzen, ob die vereinbarte Leistung auch vertragskonform erbracht wird/wurde. Dazu braucht es wie schon erwähnt einen Trupp von Luftfahrt-Technikern und Ingenieuren und mehrere Wochen nur um das bei einer Maschine festzustellen. Und die einzigen Experten, die dazu umfassend in der Lage sind, sind die entsprechenden und damit betrauten Bediensteten im BMLV.

In Teilbereichen könnten sicher Experten aus der AUA-Werft, aus höheren technischen Schulen und von der Austro Control GmbH zu Rate gezogen werden, aber in Summe ist das technische Know-how über militärische Luftfahrttechnik in Österreich sämtlich in einigen wenigen Abteilungen versammelt an deren Spitze das BMLV und somit Minister Platter steht. Diese betrauten Bediensteten des Bundes - jeweils Fachleute für ihr Spektrum - können im Auftrag der jeweiligen Regierung deren Auftrag umsetzen. Die derzeitige Regierung will diese Flugzeuge beschaffen und eventuell auftretende Liefermängel werden mit Sicherheit aufgezeigt aber in deren Abwicklung mit dem Lieferanten sicher nicht zu einem „sofortigen“ Ausstieg führen.

Mag sein, dass die nächste Regierung das Alles nicht mehr will, dann könnte deren Auftrag an dieselben weisungsgebundenen Bediensteten lauten, nach Mängeln bei den zu liefernden Gütern zu suchen, die einen Weg aus dem Vertrag ermöglichen.

Bis dahin ist alles was hier innenpolitisch abläuft eine äußerst niveaulose und international beispiellose „Show“ um billig zu – allzu willigen - Zeitungsschlagzeilen zu kommen.

Martin ROSENKRANZ
Editor in Chief

www.airpower.at

Georg MADER
Correspondent



Im Anhang finde sie mehrere Seiten (A bis M) an Vorwürfen und Allgemeinplätzen, wie sie in Interviews und Pressekonferenzen erhoben wurden – und die entsprechenden Passagen aus den Rechnungshofberichten sowie unsere Anmerkungen dazu.

A

Vorwurf von Anton Gaal (SPÖ) 19. April 2006:

„Begonnen habe die völlig unverantwortliche Vorgangsweise der Bundesregierung im März und April 2002, als wesentliche Ausschreibungskriterien während des laufenden Verfahrens verändert wurden. So genannte "Muss-Forderungen" seien in "Soll-Forderungen" umgewandelt worden, damit deren Nicht-Erfüllung nicht zu einer zwingenden Ausscheidung des Anbieters aus dem Verfahren führen würde.“

Dazu der Rechnungshofbericht Bund 2004/1:

„Da kein Angebot alle Musskriterien erfüllte, wurden die drei Bieter zu einer neuerlichen Anbotslegung aufgefordert, der alle drei nachkamen“.

Anmerkung:

Die Ausschreibungskriterien mussten also verändert werden – für ALLE verändert werden - weil KEIN Anbieter sie erfüllen konnte und daher ALLE ausgeschieden sind. Ebenso verhielt es sich übrigens mit der anfangs geforderten Zwischenlösung. Es mag kurios erscheinen, dass das Bundesheer – jet-technologisch auf dem Stand vor dem Vietnamkrieg - mehr forderte als Top-Firmen liefern konnten.

Es spricht aber auch für die - trotz jahrelanger Austrocknung erhaltene - fachliche Kompetenz der beschaffenden Beamten. Ein Anbieter zu den Autoren: „Die waren knallhart!“

WAS ist also daran „unverantwortlich“ wenn man anschließend seine Forderungen so reduziert dass alle Bieter wieder teilnehmen können? Denn entweder – nämlich wenn man voll auf seinen Kriterien beharrt – käme man gar nicht mehr zu Abfangjägern (was den Gegnern in Wahrheit am Liebsten gewesen wäre), oder man bekommt keinen echten Wettbewerb mehr zusammen, weil man nur jene Teile der Ausschreibung ändert die den Einen bevorzugen und den Anderen ausscheiden lassen.

Das kann viele meist außen- oder wirtschaftspolitische Gründe haben, dazu gibt es viele Beispiele. (So hat die Türkei dieser Tage mit solchen Kriterien-Tricks die schweizerische Firma ‚Pilatus‘ vom Anbot für ein Ausbildungsflugzeug (PC-21) ausgeschlossen, weil der Berner Bundesrat 2003 den Genozid an den Armeniern anerkannt hat...) Genau das ist aber in Österreich NICHT passiert – es konnten alle Anbieter unter für alle gleichen und erfüllbaren Bedingungen ab Ende April 2002 wieder an der Bestbieterermittlung mitmachen.

Ja man hat danach vielmehr den Amerikanern (F-16 von Lockheed-Martin) mehrmals „mitgeteilt“, dass sie da und da „nachbessern“ müssten um nicht sogleich wieder ausgeschieden zu werden. Es gibt Aussagen von den Kommissionsmitgliedern dass sie geradezu „verzweifelt bemüht“ waren die Amerikaner im Boot zu halten.

Dem US-Anbot konnte aber dann doch nicht weiter bewertet werden, als jene elektronische Schlüsselkriterien aus Geheimhaltungs- und Bündnisgründen nicht offen einbringen sondern nur in „Classified Briefings“ geben wollten. Die Beschaffer konnten das im Hinblick auf die anderen Bieter nicht akzeptieren, haben sich also im Gegensatz zu den heutigen Anschuldigungen „überkorrekt“ verhalten...

B

Vorwurf von Anton Gaal (SPÖ) 19. April 2006:

„Sogar das Pflichtenheft sei nachträglich zu Gunsten von EADS und zu Lasten der Republik geändert worden, somit zum Nachteil der österreichischen SteuerzahlerInnen.“

Dazu der Rechnungshofbericht Bund 2004/1:

„Der RH stellte fest, dass bei der Angebotseinholung und bei der Bewertung keine Einflussnahme auf Bedienstete des BMLV zwecks Präferenzierung eines bestimmten Kampfflugzeuges nachgewiesen werden konnte.

Unter Zugrundelegung der vom BMLV festgelegten Kosten-Nutzwertanalyse wurde das Kampfflugzeug Eurofighter zutreffend als Bestbieter ermittelt.

Um die Richtigkeit der vom BMLV angewandten Kosten-Nutzwertanalyse zu überprüfen, erstellte der RH ein eigenes, IT-gestütztes Simulationsmodell. Insgesamt berechnete der RH zu den drei vom BMLV dargestellten Modellen noch weitere 42 (!) Bewertungsmodelle.

Der RH stellte dabei fest, dass das vom BMLV verwendete mathematische Modell der Kosten-Nutzwertanalyse für die Ermittlung des Bestbieters bei der Beschaffung von Abfangjägern geeignet war.“

Anmerkung:

Es gab also keine Änderungen zu Gunsten eines Anbieters. Und der RH hat das sehr entscheidende Element der „Kosten-Nutzwertanalyse“ sehr intensiv geprüft, ausdrücklich als für die Bestbieterermittlung geeignet bezeichnet und festgestellt, dass der Eurofighter zutreffend als Bestbieter ermittelt wurde.

Dazu noch eine „Illustration“: Im Zuge der Vertragsverhandlungen wurde geklärt, dass man einem gegenseitigen Missverständnis unterlegen war. Zwar betrifft das nicht die Flugzeuge selbst, wohl aber deren Gesamtkosten. Man wunderte sich unsererseits, welche hohe Menge an Ersatz- und Verschleißteilen im Angebot von EADS enthalten war. EADS hatte "Einsatzbereitschaft der Flotte" mit unserem gewünschten Versorgungszyklus verwechselt. Ein inhaltliches Nachfragen (Kontakt) während des Bieterverfahrens hat aber strikt zu unterbleiben und erfolgte deshalb auch nicht. Trotz überhöhter Einrechnung jener – in den Verhandlungen dann akkordierten – Teile war Eurofighter klar Bestbieter...!

C

Vorwurf von Anton Gaal (SPÖ) 19. April 2006:

„Eigentlich müsste das Flugzeug in einer Armee eingeführt, serienreif und voll einsatzfähig sein - "all das trifft auf den Eurofighter nicht zu".

Anmerkung:

Dieser Vorwurf ist mit Datum 2. Juli 2002 (Entscheidung zugunsten Eurofighter) de jure überwiegend korrekt. Die erste Eurofighter-Serienmaschine (ein Zweisitzer) flog am 13. Februar 2003, die ersten einsitzigen Serien-Eurofighter erst im Jahr 2004. Dazu ist allerdings auch zu sagen, dass der engste Konkurrent Saab ‚Gripen‘ in der u.a. für Österreich gedachten (übrigens NATO-Export)Version als Prototyp erst 2003 flog und eine entsprechende Serienmaschine erst 2005. Auch eine F-16/52 mit dem angebotenen, (geheimen) V9-Radar gab es zu diesem Zeitpunkt noch nirgendwo eingeführt. Griechenland und Polen bekommen diese Maschinen auch erst heuer.

Der Vorwurf der hier also dem BMLV zu machen wäre ist, dass diese Forderung in der Ausschreibung – welche jetzt mit Genuss zitiert wird - nach einem eingeführten, serienreifen und voll einsatzfähigen Flugzeug - samt mit Erprobungsprogramm desselben durch heimische Piloten - kaum die realen Vorgänge in der heutigen Welt der Flugzeugbauer widerspiegelt. Sowohl am militärischen als auch am Zivillflugzeugmarkt wird die Version eines Flugzeuges auf der Fertigungsstrasse meist nicht mehr gebaut wenn selbige schließlich als voll einsatzfähig gilt und so erprobt gelten könnte. Dazwischen liegen rund sieben Jahre, davon mehr als drei Jahre alleine für die Fertigung. Da es in der Produktion branchenüblich eine „Block-Fertigung“ gibt, welche in Schritten von 18-24 Monaten jeweils Neuerungen/Änderungen (sowohl soft- als auch hardwaremäßig) in die Produktion einfließen lässt, gibt es schon teils erhebliche Unterschiede zwischen den Versionen deren Bau gerade beginnt und jenen die gerade ausgeliefert und daran anschließend zur Einsatzreife gebracht werden. Die einzigen Flugzeuge, die man klassisch, wie durch eigene Piloten erprobt, kaufen könnte wären gebrauchte Maschinen. Das wollte man aber nicht – hatte man fast 50 Jahre lang.

Daraus resultiert auch, dass die in der praktischen Flugerprobung in Österreich (In-Country Evaluation) im Zeitraum 1996/97 geflogenen Varianten des Saab Gripen und der F-16 in Wahrheit nur noch sehr wenig mit den aktuell angebotenen Versionen gemein haben. (*Der Autor kann auf Anfrage hierzu konkrete technische Daten liefern*).

Jeder mag selbst entscheiden wie hilfreich eine Testfahrt im Modell VW Golf III als „praktische Erprobung“ für den Kauf des aktuellen Modells VW Golf V sein kann.

Zur Information:

Beim Konkurrenzprodukt Saab Gripen gab es im Laufe der Produktion seit 1993 sechs Änderungen (davon drei sehr umfangreich).

Beim Konkurrenzprodukt Lockheed F-16 gab es seit 1975 über 110 (!) verschieden Varianten (u.A. mind. 8 verschiedene Triebwerke seither).

Vertragsabschluss ohne Testflug ist auch in der Zivilluftfahrt die Norm:

Airbus A380: 159 Bestellungen vor dem Erstflug

Boeing B787: 356 Bestellungen seit 2004 (Erstflug ist geplant für 2007 !)

Airbus A350: 182 Bestellungen vor Erstflug (geplant für 2009 !)

D

Vorwurf von Anton Gaal (SPÖ) 19. April 2006:

„Das bestellte Kampfflugzeug Eurofighter-Typhoon Tranche 2 gebe es bis dato noch gar nicht.“

Dazu der Rechnungshofbericht Bund 2005/3:

„Der RH stellte fest, dass im Kaufvertrag zwar die Type des zu kaufenden Flugzeuges festgelegt war, nicht jedoch dessen Tranche. Jene Tranche lies sich nur aus den technischen Spezifikationen ableiten. Im Kaufvertrag ist jedoch vorgesehen, dass die Firma Eurofighter mangels Verfügbarkeit von Tranche 2 Flugzeuge der Tranche 1 liefern könne, welche zu einem späteren Zeitpunkt (kostenlos) auf Tranche 2 umgerüstet würden.“

Anmerkung:

Es wurde also nicht Tranche 2 bestellt. EADS hatte 2002 Tranche 1 angeboten und damit gewonnen. Wir haben dann durch Neuwahlen, Koalitionsverhandlungen und Regierungsbildung sowie genau durch jene HEUTE vorladenden Bundesräte (z.B. Konecny) ein ganzes Jahr verloren.

Die Gültigkeit des mit 30.April 2002 abgegeben Offertes – für welches man sich am 2. Juli 2002 entscheiden hat – endete per 31. Jänner 2003.

Die Gültigkeit der Preise des Eurofighter-Offerts wurde daher vom Hersteller bis Anfang Juli 2003 verlängert. Begreiflicher weise konnte dies aber nicht für die ursprünglich geforderte Lieferfrist (ab Juli 2005) gelten.

Nur dadurch kamen wir in die Nähe von Tranche 2. Wie sollte man aber während der Vertragsverhandlungen im ersten Halbjahr 2003 wissen, wann die vier Herstellerländer sich auf einen Zeit/Kosten/Fähigkeitsrahmen jener Tranche einigen würden. Das erfolgte auch erst im Dezember 2004. Daher kann man im Kaufvertrag logischerweise stets nur „Leistungen“ bzw. „technische Spezifikationen“ definieren, welche aber – durch das Datum der T2-Einigung - zu einem geringen Teil erst mit Tranche 2 erfüllt werden.

Die Haupteigenschaft dieser Tranche liegen in der Erweiterung der Fähigkeiten Richtung Luft-Boden-Einsatz, welcher Österreich nicht interessiert, wozu wir NICHTS bestellt haben. Daher ist das Flugzeug auch kein „Kampfbomber“ (SPÖ), ein Wort dass es in der fachlichen Diktion gar nicht gibt. Also werden vorerst 6 Maschinen mit geringerer technischer Spezifikation – die wohl aber heute schon die Kernrolle Luftraumüberwachung ausüben (Italien) – ausgeliefert. Diese werden auf Kosten der Eurofighter Jagdflugzeug GmbH nachgerüstet um die 18 Maschinen umfassende Flotte auf einen einheitlichen technischen Stand zu bringen. Erfüllungsgegenstand können logischerweise übrigens NICHT die ersten 6 Maschinen sondern nur ALLE gleich sein!

E1

Vorwurf von Anton Gaal (SPÖ) 19. April 2006:

„Was es gibt, sei ein Eurofighter im Testeinsatz mit enormen technischen Problemen, die lange noch nicht gelöst sind.“

Anmerkung:

Was von den Eurofighter-Gegnern oft als „technische Probleme“ missbraucht oder -interpretiert wird, hat seine Ursache in der branchenüblichen Überlappung von Entwicklung, Fertigung, Produktion, Abnahme und Anfangsflugbetrieb (siehe obige Ausführung zur Produktion).

Zum einen führt der Flugzeugbau vollkommen unterschiedliche Fachbereiche, mit teils erheblichen zeitlichen Differenzen in deren innewohnenden Erneuerungszyklen, in ein Produkt zusammen. Zum anderen fordert der Kunde natürlich eine Endabnahme des Produkts – sprich eine vollständige Erprobung ob die ursprünglich geforderte Leistung auch erbracht wurde.

Logischerweise erfolgt die Festlegung auf eine gewisse Größe, eine gewisse Masse (und deren Verteilung) und auch die Aerodynamik ganz am Beginn der Entwicklung. Ganz am anderen Ende der Zeitschiene steht die sehr schnelllebige Software – und dazwischen alle anderen Bauelemente des Flugzeuges wie Bordcomputer, Triebwerke und die div. technischen Bauteile vom Fahrwerk bis zum Schleudersitz. Daher können Erprobung und der Anfangsflugbetrieb bereits beginnen, obwohl sich die Software der Finalversion noch in Entwicklung befindet.

Während ganz zum Schluss zum Teil noch Entwicklung der Software, Fertigung und Auslieferung läuft, wird parallel dazu in Bereichen wo sich keine Änderung mehr ergibt die Endabnahme durchgeführt.

Anders gesagt – was kümmert es einen Pflichtschüler, dass die Universität, die er später mal besuchen wird sich erst im Bau befindet, das Bildungs-Ministerium noch über die personelle Ausstattung nachdenkt und die Lehrunterlagen noch nicht mal geschrieben, geschweige denn gedruckt sind ?

Die Kontrolle des Flugzeuges findet in mehreren Stufen statt:

- A) Was die einzelne Maschine betrifft (zwischen Hersteller und jedem Kunden - hier ist u.A. öst. Personal im Einsatz):
- a) die „Bauaufsicht“ = begleitend – stellt die Qualität der einzelnen Bauelemente sicher bevor sie vereint werden da man ohne zerlegen bei div. Bauelementen ja keinen Einblick hat.
 - b) die individuelle Übergabe/Übernahme jedes einzelnen Flugzeugs vom Hersteller zum Kunden - erfolgt durch ein Team von Technikern nach einem fest vorgeschriebenen Verfahren, welches Wochen dauern kann und in dem Abnahmeflüge, deren Ablauf festgelegt ist und die durch lizenzierte Testpiloten erfolgen, enthalten sind.

E2

- B) Was die Type betrifft (zwischen Hersteller und Zulassungsbehörde):
- a) die Typ-Verkehrszulassung - gilt für einen bestimmten Bauzustand - also „Block“ - beispielsweise mit den Fähigkeiten, Software,.....und definiert den Zeitpunkt ab welchem „normale“ Einsatzpiloten und nicht mehr nur lizenzierte Testpiloten den Flugzeugtyp fliegen dürfen.
 - b) Verkehrszulassung neuer Bauteile – gilt für neue Dinge z.B. neue Softwareversion oder Ersatzteile an denen gegenüber der ursprünglichen Ausfertigung Verbesserungen vorgenommen wurden - das geht bei allen Flugzeugen (auch zivil) das ganze Flugzeugleben so.
- C) Was die ursprünglichen Anforderungen an die Leistung betrifft (zwischen Hersteller und den Erstkunden vertreten durch die NETMA)
- a) Funktions-/Leistungsnachweise – werden durch Testpiloten und Testteams mit Serienmaschinen „erflogen“ bzw. „nachgewiesen“. Insgesamt muss der Eurofighter 780 einzelne Leistungsnachweise erbringen. Zum Beispiel wurden bei den Kaltwettertests, welche vom 7. Dezember 2004 bis Mitte März 2005 im nordschwedischen Vidsele stattfanden, mehr als 45 einzelne Funktionsnachweise erbracht.
-

Zeitfenster für Eurofighter Tranche 1 (148 Flugzeuge):

Entwicklung: 23. Nov. 1988 - 1.Quartal/2007 (= 19 Jahre)

Testflüge Tranche 1: 27. März 1994 – 2007 (= 13 Jahre)

Serienfertigung: 21.Sept. 1998 - 4.Quartal/2007 (= 9 Jahre)

Auslieferung: 13.Februar 2003 – 2008 (= 5 Jahre)

Verkehrszulassung: 30. Juni 2003 – 2007 (= 5 Jahre)

Dauer des Gesamtprogramms vom Start der Entwicklung bis zur vollständigen Auslieferung sowie Zulassung der 1. Tranche: 20 Jahre

Übrigens laufen parallel auch schon Entwicklung, Fertigung und Testflüge für Tranche 2.

Zum Vergleich (Start des Programms bis zur Auslieferung der Serienmaschine Nr.148):

F-16: 1965 – 1978 = 13 Jahre

Mirage 2000: 1975 – 1992 = 17 Jahre

‘Gripen’: 6. Mai 1982 - 2004 = 22 Jahre

F-22: Sept. 1983 - ~2010 = ca. 27 Jahre

Rafale: 1988 – nicht absehbar (verm. nach 2015) = 27+ Jahre

F-35 JSF: 1995 – 2012~2014 = ca. 17-19 Jahre

Bisherige Eurofighter Verkehrszulassungen:

Block 1: 30. Juni 2003

Block 2: 13. Dezember 2004

Block 2B:15. Dezember 2005

(In Tranche 1 noch ein Block offen (Block 5) – Abschluss geplant bis Mitte 2007)

E3

Es gibt bei den ausgelieferten Maschinen KEINE „enormen technischen Probleme“ (!). Dazu eine Aussage von Kommodore Katz, Chef des ersten EF-Geschwaders der deutschen Luftwaffe in Laage-Rostock (dort wo die heimischen Kritiker partout nicht hinfahren wollen):

„Die Funktionalitäten unserer Eurofighter werden im Anfangsflugbetrieb der deutschen Luftwaffe noch einmal eingehend überprüft. Nach Auswertung der Ergebnisse im Hinblick auf den Truppeneinsatz gibt die Luftwaffe die Funktionen stufenweise für den Flugbetrieb frei. Diese Prozedur erscheint zwar zeitaufwendig, ist aber vertraglich so vereinbart.

Die deutsche Luftwaffe betreibt ihre Eurofighter-Flotte bereits völlig eigenständig. Wir befinden sich dabei natürlich in einer Lernphase, was Systemhandhabung, Wartung und Logistik betrifft. Sollten Probleme auftreten, genießt die Sicherheit der Piloten und des Geräts im Anfangsflugbetrieb allerhöchste Priorität. Weiter geht es in dieser frühen Nutzungsphase darum, Fehlermeldungen im Detail zu verstehen, beheben zu lernen oder auch – da uninteressant – künftig zu unterdrücken.

Ich möchte dabei festhalten, dass die von der Industrie übergebenen Flugzeuge in vollem Umfang flugfähig sind und alle vertraglich vereinbarten Geräte uneingeschränkt funktionsfähig eingebaut sind. Die Leistungsfähigkeit des Eurofighter schon in dieser frühen Nutzungsphase liegt erheblich über den Standards, die in den vorliegenden Abnahmekriterien und der daraus abgeleiteten Flugzulassung festgeschrieben sind. Auch darüber was wir erwartet hatten.

Die auch bei Ihnen in Österreich zum wiederholten Male angeführten, vermeintlichen Mängel, die der Bundesrechnungshof (BRH) in seinem Bericht aus dem Spätsommer 2003 gerügt hatte (und welche dann via SPIEGEL nach Österreich gingen), entsprachen schon damals nicht und noch viel weniger heute der tatsächlichen Programmsituation.“

Dieses Gespräch erfolgte im Oktober 2004.

Zum besseren Verständnis: Oberst Günter Katz ist ein Vertreter des Kunden „Deutsche Luftwaffe“ (!) und nicht des Herstellers Eurofighter GmbH.

Wer bezweifelt, dass die Flugzeuge bereits einsatzfähig sind und operationell genutzt werden der möge doch bitte ein Bahnticket nach Florenz lösen und dann mit dem Bus oder Mietauto nach Grosseto fahren, wo zwei Eurofighter mit den Luft-Luft-Raketen AMRAAM und AIM-9L (noch heuer IRIS-T), in 24 Stunden-Bereitschaft sind und im Alarmfall starten, um Flugzeuge über Rom abzufangen.

Und in England wurde bereits die dritte Staffel mit Eurofightern ausgerüstet.

F

Vorwurf von Anton Gaal (SPÖ) 19. April 2006:

„Selbst der Rechnungshof spreche davon, dass die Luftraumüberwachung nach dem Stand der Dinge "nur eingeschränkt gegeben ist und eine durchgehende Einsatzbereitschaft der Luftraumüberwachung nicht sichergestellt ist".

Dazu der Rechnungshofbericht Bund 2005/3:

„Eine aktive Luftraumüberwachung von 24 Stunden über 365 Tage wäre nur bei 24 Kampfflugzeugen und 36 Piloten möglich.“

Dazu Doris Bures, Bundesgeschäftsführerin der SPÖ, am 15. August 2002 im Kurier:

„Die Entscheidung der Bundesregierung, statt 24 nur 18 Kampfflieger zu kaufen, geht in die richtige Richtung.“

Dazu Herbert Scheibner, Bundesminister LV am 16. August 2002 in den Salzburger Nachrichten:

„Eine Luftraumüberwachung sei auch mit 18 Jets möglich, allerdings nicht so gut wie mit 24 Maschinen. Aber jedenfalls seien 18 neue "Eurofighter" besser als die 23 alten "Draken".“

Anmerkung:

Jene Rechnungshof-Aussage von der „eingeschränkt möglichen Luftraumüberwachung“ bezieht sich NICHT auf den gewählten Flugzeugtyp, sondern auf die verringerte Stückzahl (18 statt 24) und auf verringerte Zusatzausrüstung.

Dem Bundesheer und dem Rechnungshof (und auch den Autoren und sehr wahrscheinlich auch dem Hersteller) wären jedenfalls 24 Maschinen lieber – noch lieber natürlich 24 + die eigentlich üblichen Doppelsitzer. Die Regierung hat sich jedoch mit 18 begnügt – was übrigens bereits 2001 in den Aussagen des BMF zur Ausschreibung als Möglichkeit inkludiert wurde und damals sicher nichts mit EADS zu tun hatte!

Die SPÖ hat bezüglich der Stückzahlverringerung ihre Zufriedenheit geäußert.... Mehr ist dazu nicht zu sagen...

G1

Vorwurf von Anton Gaal (SPÖ) 19. April 2006:

„Hinzukommen würden noch notwendige Zusatzinvestitionen für Pilotenausbildung, Flugplatz- und Bauinfrastruktur, Flugfunksysteme, Zwischenlösung mit der F5 und Luftabwehrraketen, die sich von 2005 bis 2014/2015 Richtung 500 Mio. Euro bewegen, die nirgendwo im Budget erfasst sind, hob Gaal hervor.“

Dazu der Rechnungshofbericht Bund 2005/3:

„Der zusätzlich....erforderliche Finanzbedarf wird sich auf zumindest 460 Mi. EUR belaufen, wäre jedoch auch bei einer anderen Typenwahl in annähernder Höhe angefallen.“ Primär-Radar, Goldhaube (110 Mio.), Sekundär-Radar (31 Mio.), Flugfunksystem (74 Mio.), Datenübertragung (6 Mio.), IT-Infrastruktur (42 Mio.), Munition (20 Mio.), Flugplatz und Bauinfrastruktur (60 Mio.), Zwischenlösung (75 Mio.), Einsatzausbildung der Piloten (45 Mio.)

Anmerkung:

Punkt 1) Goldhaube:

Neuerungen bei Primär-Radar, Sekundär-Radar sowie dafür erforderlicher Datenübertragung und IT-Infrastruktur sind Teil des Systems „Goldhaube“ der Luftraumüberwachung, haben aber ursächlich nichts mit dem Kauf irgendeiner Flugzeugtype zu tun. Genauso gut könnte man den Kauf der Taurus-Locks durch die ÖBB ursächlich mit dem Semmering-Basistunnel in Zusammenhang bringen...

Punkt 2) Flugfunksysteme:

Wie extrem eine ordentliche Dotierung des Bundesheeres durch die Politik seit jeher sträflich vernachlässigt wurde, ist auch am technischen Stand des Flugfunksystems der Luftstreitkräfte ablesbar. Spätestens seit den 60er Jahren ist ein flächendeckendes Funknetz im UHF-Band allgemeiner Standard im militärischen Sprechfunk. Nur nicht im „gallischen Dorf“ Österreich. Hier ist man kommunikationstechnisch ein halbes Jahrhundert im Rückstand – man funkt nämlich nach wie vor und ausschließlich auf VHF – das war schon am Beginn des 2. Weltkrieges „der letzte Schrei“. Das führte z.B. bei den angeblichen „F-5-Uralt Flugzeugen“ (O-Ton Gaal) zu der kuriosen Situation, dass diese für den Betrieb in Österreich kommunikationstechnisch auf VHF zurückgerüstet (!) werden mussten.

Eine in diesem Bereich auf jeden Fall schon längst überfällige Nachführung, auf selbst schon in Dritte-Welt-Ländern üblich Standards, dem Eurofighter als Gegenargument „umzuhängen“ ist im allerbesten Fall nur noch auf pure Unwissenheit zurückzuführen (und das ist für einen Wehrsprecher einer Großpartei ein echtes „Armutzeugnis“), im schlimmsten Fall nennt man das eine „Chuzpe“ – eine zielgerichtete, intelligente Unverschämtheit aus egoistischen Motiven. Genau so werden mit technischen Details absichtlich Meinungen und Stimmungen erzeugt.

Jedenfalls fragt man sich, wie Leute, die offenbar dermaßen Unbeschlagen an militärischen Allgemeinwissen sind, glauben in einem Bereich „Kontrolle“ ausüben zu können, für welche eine Trupp von Militärluftfahrt-Technikern und Ingenieuren (mit zusammengenommen Jahrzehnten an Berufsausbildung, Jahrzehnten an Berufserfahrung, und Jahren an Schulung am Gerät) mehrere Wochen braucht um die vertragskonforme Lieferung des bestellten Geräts bestätigen zu können.

G2

Punkt 3) Zwischenlösung:

Am 26. März 1985 hat der Landesverteidigungsrat der Bundesregierung (Kanzler Sinowatz) die Beschaffung der Flugzeugtype „J-35 D DRAKEN“ der Firma SAAB-SCANIA empfohlen. Im Hinblick auf die geplante 10jährige Nutzungsdauer wurde der Bundesregierung außerdem empfohlen bzgl. der 4. Flugzeuggeneration rechtzeitige Verhandlungen aufzunehmen. Bloß, diese zweite Empfehlung wurde nie umgesetzt – nicht durch die Regierung Vranitzky (die es lt. Termin bis 1996 eigentlich hätte machen sollen) und auch nicht durch die Regierung Klima...

Hätte es eine pünktliche Nachbeschaffung gegeben, gäbe es heute keinen Eurofighter. Die Notwendigkeit der „Zwischenlösung“ bis zu ihm ergibt sich eindeutig nicht aus seiner Auswahl, sondern aus dem Versäumnis der Politik in der zweiten Hälfte der 90er Jahre die notwendige Nachbeschaffung einzuleiten. Erinnerung wurden die Regierungen – u.A. durch Bgdr. Bernecker - mehrmals und nachweislich.

2002 wurden die Zwischenlösungen nach der ersten Bierrunde sämtlich als unbefriedigend gestrichen und ein verdichteter Zulauf gefordert. Alle haben jenen zugesagt, Eurofighter mit Tranche 1. Wie hätte er sonst als Bestbieter herausgehen sollen? Nur – keiner konnte damals wissen, dass noch ein Jahr bis zur Vertragsgültigkeit vergehen sollte (siehe weiter oben)? KEINER konnte dann sofort liefern.

Es ist Herr Bundesminister Günter Platter ausdrücklich zu danken, dass es ihm sehr kurzfristig gelungen ist die F-5 Zwischenlösung zu etablieren. Ansonsten gäbe es heute keine aktive Luftraumüberwachung mehr. Kein Hersteller hätte mit Bestellung August 2003 per 2005 neue Flugzeuge liefern können. Und so sehr uns der Draken allen ans Herz gewachsen ist – wer mit den am Gerät tätigen und Verantwortlichen gesprochen hat – der weiß, dass es mehr als „allerhöchste Eisenbahn“ war.

Punkt 4) Flugplatz und Bauinfrastruktur:

Es ist aus der Sicht des Autors nicht verantwortbar, moderne Luftfahrzeuge im Wert von vielen hundert Millionen Euro in Hallen abzustellen – die dem Stand der Technik vor 50 Jahren entsprechen. Die Luftfahrzeuge sind so abzustellen, das eine Beschädigung oder Zerstörung durch Brand, Einsturz oder sonstige Ursachen, nur die geringste mögliche Anzahl an Luftfahrzeugen erfassen kann – ab besten sind also von einander baulich klar abgegrenzte Einzelabstellplätze. Auch hier hat im Bundesheer der international übliche Standard, nämlich ein sog. „Shelter“ genannter Bunker für jede einzelne Maschine, weit verstreut über den Flugplatz, mangels Budgetierung all die Jahrzehnte nie Einzug gehalten.....auch das ist nicht dem Eurofighter anzulasten.

Punkt 5) Einsatzausbildung der Piloten und Munition:

.....wird wohl für jeden Flugzeugtyp notwendig sein und ist somit auch keine Eurofighter-Eigenheit.

H

Vorwurf von Anton Gaal (SPÖ) 19. April 2006:

„Durch die "sündteure Rüstungsbeschaffung" sei sogar die Bundesheerreform in Gefahr, machte der SPÖ-Wehrsprecher deutlich“

Anmerkung:

Das „Bundesgesetz über den Nachkauf von Luftraumüberwachungsflugzeugen“ (BGBl. I Nr. 71/2003, Artikel 69) legt die Verantwortung für die finanzielle Bedeckung in Höhe von EUR 1,969 Mrd. (Voranschlagsansatz 1/40108) eindeutig in den Bereich des Bundesministers für Finanzen.

Vorwurf von Anton Gaal (SPÖ) 23. März 2006:

„Niemand in Europa braucht die Luxus-Kampffjets. Der Eurofighter wurde als Kampffjet noch vor dem Fall des Eisernen Vorhanges konzipiert und passt daher nicht in ein heutiges, der veränderten Situation angepasstes, militärisches Konzept.“

Anmerkung:

Mit Sicherheit ist der Wehrsprecher der SPÖ (und auch sonst kein Österreicher) bezüglich der Streitkräfteplanung der vier europäischen NATO-Staaten (Deutschland, England, Italien, Spanien) in irgendeiner Form relevant. Auch nicht in jenen europäischen Staaten die ebenfalls in den letzten Jahren Kampffjets beschafft haben, dies gerade tun oder für die nächste Zukunft planen – es sind dies: Frankreich, Griechenland, Tschechien, Ungarn, Polen, Norwegen, Niederlande, Belgien, Dänemark.... Alle jene irren – aber nur Hr. Gaal weiß das...

Und was das „Konzept aus dem kalten Krieg“ betrifft: Seit dem Ende der Sowjetunion haben weltweit ca. 6.700 Kampfflugzeuge um ca. US\$ 265 Milliarden („fly-away“) die Produktionsstrassen verlassen und wurden an die Luftstreitkräfte von ca. 50 Staaten ausgeliefert.

Sowohl der Golfkrieg 1990/91 als auch der Kosovo-Konflikt 1999 („Allied Force“) als auch der Irak-Krieg 2003 wurde zu wesentlichen Anteilen mit Luftkriegsmitteln geführt.

Was Luftverteidigung bzw. Luftraumüberwachung betrifft, GIBT es keine neueren Konzepte oder anderen Flugzeuge am Markt, welche NACH dem Ende des Eisernen Vorhangs neu konzipiert worden wären. Die weit teurere und nur zu einem Drittel der Stückzahlen des Eurofighters gebaute F-22A der USA nicht, die gleichzeitig mit dem Eurofighter entwickelte französische Rafale nicht, die russischen Typen nicht und auch nicht der Gripen.

Alle deren Entwürfe stammen aus Zeiten des Kalten Krieges – und trotzdem werden sie heute gebaut, modernisiert und überall genutzt.

Der Eurofighter folgt in seiner Entwicklung letztendlich einem schon "klassischen" Konzept. Es wird ein starker Jäger entworfen und dieser dann zum Mehrzweckkampfflugzeug weiterentwickelt.

Diese Konzept kam u.A. bei den US Typen F-14, F-15, F-16 und F-22, bei der französischen Mirage 2000-5 und bei den russischen Flugzeugen Mig-29 und Su-27 zur Anwendung.

Daher lassen wir General Ronald R. Fogleman, Stabschef der United States Air Force, Herrn Gaal die Antwort geben: *"Die militärische Luft- und Raumfahrt wird im einundzwanzigsten Jahrhundert zweifellos eine nie da gewesene Bedeutung erlangen."* (1997)

J

Vorwurf von Anton Gaal (SPÖ) 8. Sept. 2003:

„Der Bundesrechnungshof hat unter anderem festgestellt, dass die Eurofighter-Flugzeuge unter fünf Grad erst gar nicht abheben dürfen. Laut Hoher Warte gebe es in Zeltweg 150 Frosttage pro Jahr, das sind Tage, an denen die Temperatur einmal am Tag unter Null ist. Insgesamt gebe es 33 Tage, wo die Temperatur den ganzen Tag unter Null Grad liegt. "Hier wurde also ein sündteures Flugzeug gekauft, das rund die Hälfte des Jahres gar nicht fliegen darf", stellte Gaal fest.“

Und das schrieb deutsche Bundesrechnungshof am 8. August 2003:

„Die Flugzeugtriebwerke dürfen wegen Vereisungsgefahr bei Lufttemperaturen von weniger als + 5°C und gleichzeitiger Sicht unter 400 m nicht gestartet werden.“

Anmerkung:

BITTE GENAU LESEN (!). Wichtig sind die Wörter UND sowie GLEICHZEITIG (!).

De facto ging es um dichten Nebel (unter 400m Sicht) **bei gleichzeitig** Temperaturen unter +5C – und das ist, wie Meteorologen versichern können, eine sehr seltene Wetterlage. Es geht auch nicht ums Abheben oder ums Fliegen sondern um das „Starten der Triebwerke“. Abgehoben darf sowieso nicht werden, da bei Sicht unter 400m die Flugsicherheit den Platz für Starts und Landungen schon sperrt.

PS: Im übrigen möchten wir hier anmerken, dass die SPÖ auf ihrer Internetseite (www.spoe.at) den Bericht des deutschen Bundesrechnungshofes zum Download angeboten hat, obwohl das Dokument als „Verschlussache“, als „urheberrechtlich geschützt“ und als „zur Veröffentlichung nicht zulässig“ gekennzeichnet war. (Mit einigen Anrufen und Mails nach D war das binnen eines Tages abgestellt.)

Die Frage muss gestellt werden, ob man derart jenseitig mit vertraulichen Regierungsdokumenten befreundeter Nationen umgeht, bzw. was SPÖ-Abgeordnete dann mit den Kauf-Vertragsteilen tun würden, wenn sie jene erhalten würden...? Man ist ja seitens *Konecny* oder *Schennach* überzeugt, man müsste z.B. jene Anhörungen im BR NICHT vertraulich behandeln...! Den chinesischen und russischen Luftattaché wird's genauso freuen wie Lockheed oder Dassault... Danke Österreich!

K

Vorwurf von Anton Gaal (SPÖ) 27. Jänner 2006:

"Es bestätigt sich Tag für Tag mehr, dass die Beschaffung des Eurofighters ein Milliardengrab ist", sagte Gaal. Der absolute Höhepunkt sei aber, dass der Eurofighter diese Raketen nicht einmal steuern könne und zusätzliches Steuergeld verwendet werden müsse, um die Feuerleitsysteme zu installieren, und dass das System überhaupt erst im Jahr 2012 voll einsatzfähig wäre, erklärte der SPÖ-Abgeordnete."

Vorwurf von Günther Kräuter (SPÖ) 28. Jänner 2006:

"Die Frage, wem dieser geheime Deal um ein möglicherweise völlig unpassendes Waffensystem nützt, ist völlig unklar. Der nun bekannt gewordene geheime Zukauf von voraussichtlich nicht einmal kompatiblen Luft-Luftraketen verschärft die Kritik des Prüforgans und dürfte daher den Rechnungshof zu einer umgehenden Einschau in die Akten und zu einer Prüfung aller Vorgänge veranlassen."

Anmerkung:

Die Lenkwaffe IRIS-T der Firma Bodensee Geräte Technik ist eine Kurzstrecken-Luft/Luft-Infrarot-Lenkwaffe, welche völlig selbständig ihr Ziel findet und deshalb keine Steuerung durch ein Feuerleitsystem im Flugzeug benötigt.

Gottlob hat sich die Erkenntnis durchgesetzt, in ein voll digitales Flugzeug des 21. Jhdts. nicht krampfhaft unsere analogen Luft/Luft-Infrarot-Lenkwaffen AIM-9P5 Sidewinder zu integrieren, die sind auf Vietnamkriegs-Stand.

Im übrigen ist eine Munitionsausstattung von EUR 20Mio. international einzigartig moderat – und zwar mit gewaltigem Abstand (!)

L

Frage von Albrecht Konecny (SPÖ) 21. April 2006:

" Es muss geklärt werden, welche Möglichkeiten hinsichtlich des Vertragsausstieges durch den Vertrag gegeben sind, zu welchen Vertragsverletzungen es auf Seiten des Lieferanten bis jetzt gekommen ist und welche Möglichkeiten sich durch dieses eventuelle Nicht-Einhalten der Bedingungen ergeben haben"

Dazu der Rechnungshofbericht Bund 2005/3:

„Das BMLV konnte grundsätzlich jederzeit schriftlich vom Vertrag zurücktreten, sofern es der Firma Eurofighter sämtliche bis zu diesem Zeitpunkt erbrachte Leistungen bezahlte und die durch den Rücktritt der Firma Eurofighter entstehenden Kosten ersetzte.

Ohne Verpflichtung zum Kostenersatz konnte das BMLV hingegen im Wesentlichen bei Leistungsverweigerung und bei vertraglicher Schlecht- oder Nichterfüllung durch die Firma Eurofighter zurücktreten. Für solche Fälle der nicht vertragsgemäßen Leistung durch die Firma Eurofighter Jagdflugzeug GmbH wurden unterschiedliche Rücktrittsfristen (z.B. eindeutig kalendermäßig bestimmbare Fristen bei mangelhafter Lieferung, hingegen eine Kombination mit undefinierten „Nachfristen“ bei Nichterfüllung) vereinbart.

Tatsächlich sah der Kaufvertrag vom 1. Juli 2003 aber als Liefertermin für das erste Flugzeug den 1. Juni 2007 und für das 18. Flugzeug den März 2009 vor.“

M

Der Rechnungshofbericht Bund 2004/1 weist ein Ergebnis bei der Nutzwertpunktanalyse von 903,63 zu 941,94 zugunsten Eurofighter aus. Das ist ein Vorsprung von +4,24%.

Die Autoren sind der Meinung, dass dieses Ergebnis auf keinen Fall die reale Mehrleistung des Eurofighters gegenüber dem Gripen widerspiegelt und möchten deshalb hier ein paar Vergleiche basierend auf den Eckdaten der Flugzeuge Gripen und Eurofighter darlegen.

Beim Abfluggewicht in Abfangjäger-Konfiguration ist der Eurofighter um ca. 50% schwerer als der Gripen (ca. 11t zu 16,5t). Allerdings hat der Eurofighter die doppelte Flügelfläche im Vergleich zum Gripen (50m² zu 25m²). Das führt beim Eurofighter zu einer um ca. 25% geringeren Tragflächenbelastung verglichen mit dem Gripen.

Weiters ist beim Eurofighter überproportional mehr Schubkraft (+122%) gegenüber dem Gripen anzurechnen. Das Schubkraft/Gewichtsverhältnis ist somit beim Eurofighter um 47% günstiger.

Bedeutung erlangt dies dadurch, weil die Tragflächenbelastung und das Schubkraft/Gewichtsverhältnis zwei Primärfaktoren für die Manövrierbarkeit und Kurvenleistung eines Flugzeuges darstellen – diese muss beim Eurofighter erheblich besser sein.

Beides muss auch zu Steigleistungs- und Beschleunigungswerten führen, die beim Eurofighter um mindestens 30% besser sein müssen als beim Gripen.

Es ergibt sich somit auch fast zwangsweise, dass der Eurofighter im Vergleich zum Gripen entweder mit einer höheren Durchschnittsgeschwindigkeit gleich lang in der Luft bleiben kann oder mit der selben Durchschnittsgeschwindigkeit länger in der Luft bleiben kann.

Auch wenn es für Österreich nicht relevant ist soll hier erwähnt werden, dass beim Eurofighter ca. 60% mehr Außenlastträger und Waffenzuladung möglich sind.

Ausserdem kann alleine durch die Tatsache der baulich/physikalisch bedingt wesentlich größere Radarantenne des Eurofighters auf eine erheblich größere Radarreichweite im Vergleich zum Gripen geschlossen werden.

Die Mehrkapazität an Rechnerleistung kann vielleicht noch am besten durch die Kapazität der Datenübertragungseinrichtungen im Flugzeug veranschaulicht werden (diese Daten sind öffentlich zugänglich), welche beim Eurofighter das fünffache im Vergleich zum Gripen beträgt.

Deshalb muss davon ausgegangen werden, dass das Plus von 4,24% nur sehr unzureichend die reale Mehrleistung des Eurofighters gegenüber dem Gripen widerspiegelt.