

Zeitschrift: Schweizer Soldat + MFD : unabhängige Monatszeitschrift für Armee und Kader mit MFD-Zeitung

Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat

Band: 64 (1989)

Heft: 4

Artikel: Der Draken-Streit in Österreich

Autor: Kernic, Franz

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-715243>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 11.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Von Franz Kernic, Wien

In Österreich tobt seit Jahrzehnten ein Streit um den Ankauf von Abfangjägern. Mit der 1985 eingeleiteten Beschaffung von 24 Flugzeugen der Type Saab-Draken eskalierte diese Auseinandersetzung und erreichte in Österreich eine enorme gesellschaftspolitische Dimension.

Die Diskussionen um eine Abfangjägerbeschaffung gehen in Österreich bis in die Zeit der **frühen sechziger Jahre** zurück. Der Aufbau der österreichischen Luftstreitkräfte nach 1956 konnte infolge der geringen finanziellen Mittel nur in einem sehr kleinen Rahmen erfolgen. Das Bild, das Österreichs Luftstreitkräfte Ende der fünfziger Jahre boten, glich eher einer *«Schmetterlingssammlung»* als einer einheitlichen, durchorganisierten, modernen Luftarmee. Dies war dadurch bedingt, dass aufgrund zahlreicher Zuwendungen fremder Staaten (so etwa durch amerikanische und sowjetische Geschenklieferungen) das österreichische Bundesheer über eine Vielzahl von Flugzeugtypen, allerdings jeweils in geringer Stückzahl, verfügte.

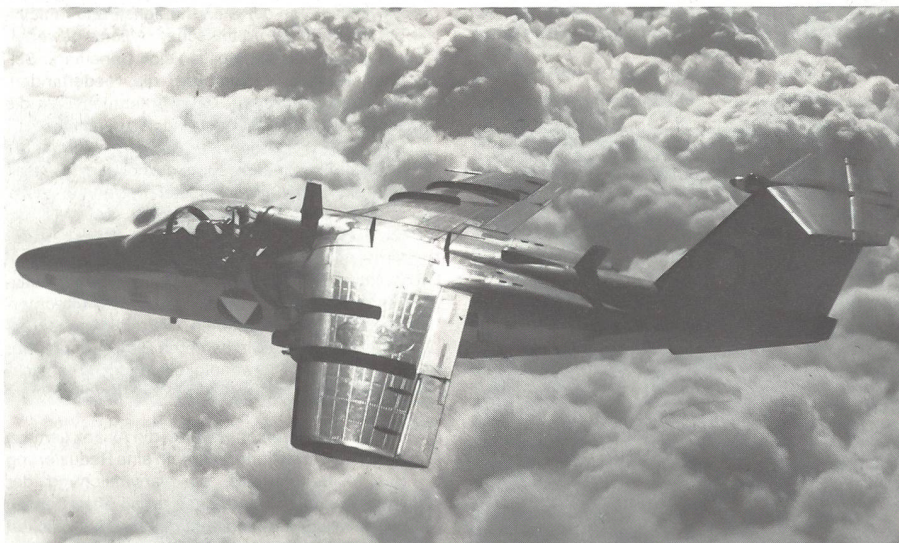
Das bewusste Überfliegen des österreichischen Luftraumes durch amerikanische Militärmaschinen im Jahre 1958 führte zu der klaren Einsicht, dass der Luftwaffe, insbesondere der Frage des Kampffliegers, vermehrt Augenmerk geschenkt werden muss.

Vorerst aber entschied sich Österreich für eine **Übergangslösung**: 1960 wurde die schwedische Saab J-29 «Fliegende Tonne», ein Jagdflugzeug der 1. Jet-Generation, beschafft. Damit trat für einige Jahre die Abfangjägerbeschaffung in den Hintergrund. Erst 1967 wurde sie erneut aktuell. Am 18. Juli 1967 kam die im Verteidigungsministerium eingerichtete Luftraumverteidigungskommission mehrstimmig überein, die Flugzeuge **Saab 105 XT und Saab 2 Mach** (Draken oder Viggen) zur Beschaffung vorzuschlagen.

In der Sitzung des Landesverteidigungsrates am 20. Juli 1967 wurde der von Verteidigungsminister Dr Prader vorgeschlagenen Anschaffung von 20 Flugzeugen der Type Saab 105 XT (Draken) als Nachfolger der Saab J-29 zugestimmt. Gleichzeitig stimmte man der in Aussicht gestellten Anschaffung von 12 Abfangjägern zu einem späteren Zeitpunkt zu. Damit war die sogenannte *«schwedische Lösung»* besiegelt. Doch es sollte anders kommen.

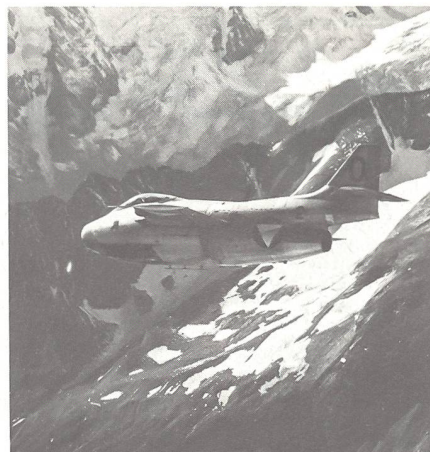


Unter nicht ganz einsichtigen und bis heute nicht restlos geklärten Umständen erfolgte dann plötzlich eine Beschaffung von weiteren 20 Saab 105, also von insgesamt **40 Maschinen**. Zunächst dachte man, dass diese Beschaffung den Kauf der Abfangjäger nicht berühren sollte. Doch in diesem Punkt verrechnete man sich: Anfang der Siebzigerjahre erhielt das Bundesheer zwar 40 Saab 105, diese belasteten das Budget aber derart, dass ein Ankauf der geplanten 12 Draken in weite Ferne rückte. Damit waren 1969 in Österreich die Würfel in der Frage der Abfangjägerbeschaffung gefallen. Der Draken war vorerst *gestorben*, aber er sollte mehr als zehn Jahre später erneut *«auferstehen»* und für heftige innerösterreichische Auseinandersetzungen sorgen.



Der ab Ende der sechziger Jahre von Österreich beschaffte Typ Saab 105.

Erst Mitte der siebziger Jahre stand in Österreich die Abfangjägerfrage erneut zur Diskussion. Während der Jahre 1976 bis 1980 wurden die verschiedensten Flugzeugtypen für eine Beschaffung in Erwägung gezogen. 1981 scheiterte ein tatsächlicher Ankauf von 24 Flugzeugen der Type **Mirage 50** nur am Finanzminister, dem es gelang, die Bundesregierung auf seine ablehnende Linie zu zwingen. **1983** endete die sozialistische Alleinregierungsperiode in Österreich, Bundeskanzler Kreisky trat zurück. Erstmals in der Geschichte der Zweiten Republik traten nun die Sozialistische Partei (SPÖ) und die Freiheitliche Partei (FPÖ) in eine gemeinsame Regierungskoalition; mit Dr Friedhelm Frischenschlager wurde ein freiheitlicher Politiker Verteidigungsminister. Zugleich mit diesem **Innenpolitischen Wandel** entwickelte sich die FPÖ zum Vorreiter in der Abfangjägerangelegenheit.



Der Jagdbomber Saab J-29 «Fliegende Tonne», welcher ab 1960 von Schweden gekauft wurde.

Natürlich benötigte der neue Verteidigungsminister eine Lösung, die die SPÖ akzeptieren und mittragen konnte. Diesbezüglich bot sich eine Möglichkeit an, nämlich die Anschaffung von 24 bereits ausgeschiedenen Flugzeugen, etwa der J-35 Draken. Dieser stellte ein Flugzeug dar, das für einen geringen Anschaffungspreis zu bekommen und wieder flugfähig bzw einsatzbereit zu machen war.

Zunächst zeichnete sich in dieser Frage auch eine Einstimmigkeit aller drei im Parlament vertretenen politischen Parteien ab. Nach der **Finanzierungsfrage** hatte die Regierung aber noch eine weitere Hürde zu überwinden: die **Typenwahl**. In bezug auf diese Frage kam es bereits im Jänner 1985 zu einem Kopf-an-Kopf-Rennen zwischen der britischen Lightning und dem schwedischen Draken. Während die SPÖ das schwedische Modell bevorzugte, die FPÖ eher für die teurere amerikanische F-5 Northrop plädierte, zeigte die Österreichische Volkspartei (ÖVP) vorerst keine eindeutige Präferenz für einen bestimmten Typ.

Letztlich wollten die politischen Parteien diese Frage den *«Fachleuten»* überlassen, doch selbst innerhalb dieser Fachleute und Abfangjäger-Befürworter divergierten die Meinungen zur Typenfrage sehr stark. Eine Kommission, die sich dieser Frage eingehend widmete, erstellte im Frühjahr 1985 nach bestimmten Wertungskriterien eine Punkteliste mit folgendem Ergebnis: von 1000 maximal möglichen Punkten erzielte die Lightning insgesamt 633 Punkte, der Saab-Draken 622. Am **26. März 1985** fiel dann die eigentliche Entscheidung. In der Sitzung des Landesverteidigungsrates einigten sich alle Parteien auf den **Ankauf von 24 Maschinen des Saab Draken**.

Proteste liessen nicht lange auf sich warten. Zunächst trat die Stationierungsfrage in den Vordergrund der Diskussionen. Seitens des

Verteidigungsministeriums stand von vornherein fest, dass es zu einer Konzentration der zukünftigen Flugzeuge in der Steiermark kommen würde, wobei man aber eine Dezentralisierung des Übungsbetriebes ins Auge fasste. Das Vorhaben einer Stationierung der Draken in der Steiermark rief dort grossen Widerstand hervor.

An die Spitze des steirischen Widerstandes stellte sich Landeshauptmann Krainer, doch die «Anti-Draken-Stimmung» breitete sich in Österreich immer weiter aus, und bald bestand eine richtige «Länderfront» gegen die Entscheidung der Bundesregierung. Das von zahlreichen Politikern vorgebrachte Argument, man versuche mit einem Anti-Draken-Eintreten eine enorme **Belästigung** der Bevölkerung durch den Fluglärm sowie starke Umweltschäden zu verhindern, erschien vielen Österreichern äusserst stichhaltig. Damit trat die Diskussion um die **Sinnhaftigkeit** einer derart kostenaufwendigen Beschaffung von Abfangjägern in eine stark emotional geführte Phase.



Der Widerstand in Österreich gegen die sich abzeichnende Drakenbeschaffung ging quer durch die politischen Parteien. Die ÖVP, die deutliche Vorbehalte gegenüber dieser Beschaffung zeigte, wurde in dieser Frage in weiterer Folge nahezu gespalten, denn auf der einen Seite kämpfte der ÖVP-Landeshauptmann Krainer gegen die Abfangjäger, auf der anderen Seite musste sein Parteikollege, Verteidigungsminister Lichal, seit Jahresbeginn 1987 die Umsetzung dieses Drakenbeschlusses durchführen, nachdem die Koalition der SPÖ mit der FPÖ im Herbst 1986 ihr Ende gefunden und die ÖVP mit der SPÖ eine gemeinsame Regierung gebildet hatte. Die **Unterzeichnung des Kaufvertrages** mit dem schwedischen Konzern Saab-Scania am **21. März 1985** bildete sodann den Startschuss für heftige Auseinandersetzungen und Diskussionen in ganz Österreich. Zunächst wurde ein gesamtösterreichisches **Volksbegehren** initiiert, in dem sich eine allgemeine bün-



Ausbildung von österreichischen Draken-Piloten in Schweden.

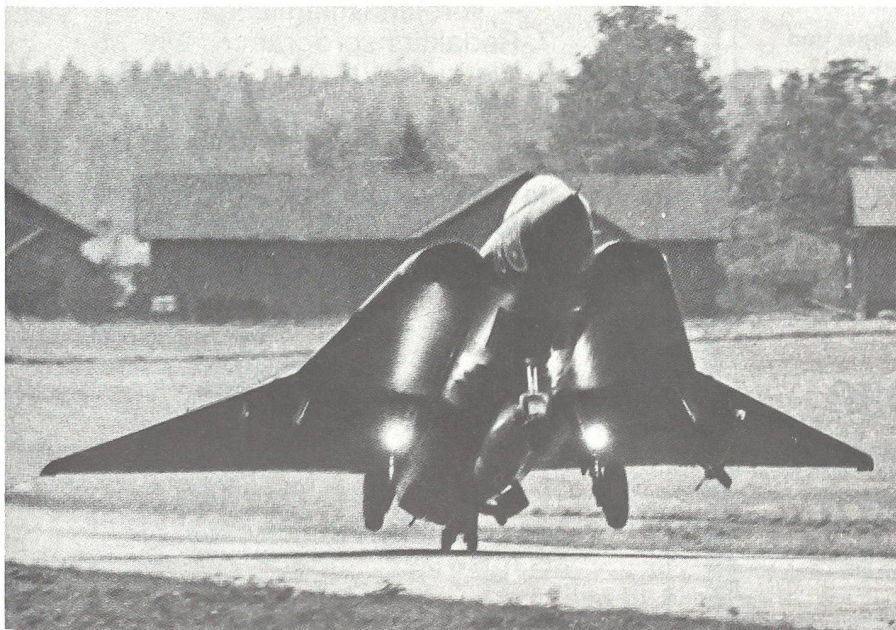
desheerfeindliche Haltung artikulierte und das sich grundsätzlich gegen jede Beschaffung von Abfangjägern wandte und eine Volksabstimmung über die Abfangjäger forderte. Dieses Volksbegehren bildete aber – gemessen am Unterschriftenergebnis (zirka 121 000 Stimmen oder 2,23% der Stimmberechtigten) – einen Misserfolg. Ein zweites Volksbegehren aber, das nur in der Steiermark durchgeführt wurde, war erfolgreicher. Dieses «**Anti-Draken-Volksbegehren**», das von der steirischen ÖVP stark unterstützt wurde, erzielte über 244 000 Unterschriften, das sind nahezu 29% der Wahlberechtigten in diesem Bundesland. Dieses Volksbegehren wurde aber sicherlich nicht nur von Militärgegnern unterzeichnet, sondern auch von Sympathisanten, die etwas gegen die Stationierung der Flugzeuge in ihrem Bundesgebiet unternehmen wollten. Zudem wurde an Stelle der schwedischen Draken die Anschaffung von «**besseren Maschinen**» gefordert.



Seitdem findet der **innenpolitische Dauerbrenner «Drakenstreit»** kein wirkliches Ende. Die ersten Flugzeuge wurden zwar im Sommer des Vorjahres nach Österreich überstellt, doch brachte dies keinesfalls einen Friedensschluss in dieser politisch heiss umfiedeten Beschaffung. Anfangs 1989 waren fast die Hälfte der 24 gekauften Flugzeuge in Österreich. Die Auseinandersetzungen gehen weiter, und Streitpunkte – sei es die Stationierungsfrage, der Flugeinsatz oder sogar schon mögliche Nachfolgetypen – gibt es mehr als genug.

30. Schweizerischer Zwei-Tage-Marsch Bern, 6./7. Mai 1989

Am Wochenende des 6./7. Mai findet in und um Bern der 30. Schweizerische Zwei-Tage-Marsch statt. Teilnahmeberechtigt ist wie üblich jedermann und jede Frau; die Marschstrecke beträgt je nach Kategorie 2x20, 2x30 oder 2x40 km. Das Startgeld beträgt für 19jährige und mehr 20 Franken, für 18jährige und weniger 15 Franken; Kinder im Vorschulalter marschieren gratis. Anmeldung via Einzahlungsschein, der beim OK Zwei-Tage-Marsch, Postfach, 3001 Bern, oder über Telefon 031/51 08 08 (Alibiphon) angefordert werden kann. Ho



Schwedischer Jäger und Jagdbomber Saab J-35F «Draken» beim Abheben von einer Strassenpiste.

**Wir wollen
Alpen erhalten**



Schweizer Berghilfe

Verlangen Sie unseren Einzahlungsschein
Telefon 01/710 88 33