



Bundesministerium  
für Verkehr,  
Innovation und Technologie

An die  
Präsidentin des Nationalrates  
Doris Bures  
Parlament  
1017 Wien

GZ. BMVIT-9.500/0006-I/PR3/2016  
DVR:0000175

Wien, am 2. Jänner 2017

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Der Abgeordnete zum Nationalrat Hable und KollegInnen haben am 2. November 2016 unter der **Nr. 10653/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend die Untersuchung des Absturzes eines Polizeihubschraubers am 30. März 2011 am Achensee/Tirol gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Gibt es einen Endbericht zum Flugunfall am Achensee am 30. März 2011?*
  - a. *Wenn nein, warum nicht?*
  - b. *Wenn ja, wann wurde er fertiggestellt?*
  - c. *Wenn ja, warum wurde er nicht durch die Bundesanstalt für Verkehr (VERSA) veröffentlicht?*

Nein, von der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes wurde kein endgültiger Untersuchungsbericht in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des UUG 2005 in Verbindung mit den Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 sowie dem Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt erstellt, da das Untersuchungsverfahren zu Unfällen von Luftfahrzeugen, die im Polizeidienst verwendet werden, von diesen Bestimmungen ausgenommen sind.

Zu Frage 2:

- *Gab es Zwischenberichte (Berichtsentwürfe)?*
  - a. *Wenn ja, wie viele?*
  - b. *Wenn ja, wann wurden sie jeweils fertig gestellt?*
  - c. *Wenn ja, wurden sie adaptiert?*
  - d. *Wenn ja, mit welcher Begründung wurden sie adaptiert?*

Ja, gemäß der mit dem Bundesministerium für Inneres vereinbarten Aufgabenaufteilung haben auch Untersuchungsbeauftragte der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes an der Befunderhebung vor Ort und an technischen Detailuntersuchungen mitgewirkt. Die von der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes daraus gewonnenen Erkenntnisse wurden in einem Berichtsentwurf zusammengefasst. Nach erfolgter Konsultation betroffener Behörden wurden dem Bundesministerium für Inneres die aus Sicht der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes abgesicherten Erkenntnisse in zusammengefasster Form zur Verfügung gestellt. Der oben erwähnte Berichtsentwurf datiert vom 30.3.2012 wurde von der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes nicht adaptiert.

Zu Frage 3:

- *Wie lange dauerten die Untersuchungen? (unter Angabe des konkreten Zeitraums)*

Die von der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes im Rahmen der angefragten Amtshilfe gemäß Artikel 22 B-VG entfaltete Untersuchungsaktivität hat mit einer gemeinsam durchgeführten Vor-Ort-Untersuchung (Befundaufnahme) am 30.3.2011 begonnen und hat mit der in der Antwort zu Frage 2 angeführten Zusammenfassung der von der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes gewonnenen und nach erfolgter Konsultation als abgesichert anzusehenden Untersuchungsergebnisse geendet.

Zu den Fragen 4 bis 11:

- *Welche Personen waren mit der Bearbeitung an der Untersuchung in welchem Zeitraum und in welcher Funktion befasst?*
- *Welchen Organisationen waren die Personen, die bei der Untersuchung beteiligt waren, unterstellt?*
- *Waren private Dienstleister an der Untersuchung beteiligt?*

- a. *Wenn ja, wer und in welchem Zeitraum?*
- *Welche Personen waren mit der Bearbeitung bei der Berichtserstellung in welchem Zeitraum und in welcher Funktion befasst?*
- *Welchen Organisationen waren die Personen, die bei der Berichtserstellung beteiligt waren, unterstellt?*
- *Waren private Dienstleister an der Berichtserstellung beteiligt?*
- a. *Wenn ja, wer und in welchem Zeitraum?*
- *Wer war mit der Leitung der Untersuchung betraut? (wenn mehrere Personen, bitte die jeweilige Zeitspanne erwähnen)*
- *Wer war mit der Leitung der Berichtserstellung betraut? (wenn mehrere Personen, bitte die jeweilige Zeitspanne erwähnen)*

Vor dem Hintergrund des Schutzes personenbezogener Daten teile ich mit, dass gemäß § 5 Abs. 15 UUG 2005 Untersuchungsbeauftragte Bedienstete der Bundesanstalt für Verkehr und andere Personen sind, die von der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes zur Durchführung einer Sicherheitsuntersuchung eingesetzt werden. Der Gesetzgeber hat dem Leiter der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes gemäß § 5 Abs. 15 in Verbindung mit § 10 und § 21 Abs. 1 UUG 2005 die Möglichkeit eingeräumt, angesichts der Vielfalt an möglicherweise notwendigen spezifischen Fachkompetenzen zusätzlich zu den vollbeschäftigten Bundesbediensteten externe Sachverständigenleistungen zuzukaufen. Je nach Lage des Falles bzw. der benötigten Fachexpertise (zB metallurgische Untersuchungen, Pathologie, humanmedizinische Fachbereiche, Bordelektronik) wird dabei auf verschiedene Kooperationspartner (ZiviltechnikerInnen, Universitätsinstitute, MedizinerInnen u.a.) zurückgegriffen.

#### Zu Frage 12:

- *Was sind die genauen Ursachen für den Absturz?*

Wie bereits zu Frage 1 ausgeführt, wurde von der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes kein endgültiger Untersuchungsbericht in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des UUG 2005 in Verbindung mit den Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 sowie dem Abkommen über die internationale Zivilluffahrt erstellt, da das Untersuchungsverfahren zu Unfällen von Luftfahrzeugen, die im Polizeidienst verwendet werden, von diesen Bestimmungen ausgenommen sind. Vielmehr wurden auf Anfrage des BMI verschiedene technische Untersuchungen im Wege

der Amtshilfe durchgeführt und sodann die Ergebnisse dem BMI zur Verfügung gestellt. Die von der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes durchgeführten technischen Untersuchungen haben keine unfallkausalen technischen Mängel am Luftfahrzeug erhellt. Andere möglicherweise unfallkausale Aspekte wurden von der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes keiner abschließenden Beurteilung zugeführt.

Zu Frage 13:

- *Warum weichen die medial kommunizierten Unfallursachen derart gravierend von den Unfallursachen des Berichtsentwurfs ab?*
  - a. *Wenn ja, warum?*
  - b. *Wenn nein, warum nicht?*

Vermutungen zu „medial kommunizierten Unfallursachen“ zu äußern, kann nicht Gegenstand der Beantwortung der parlamentarischen Anfrage sein.

Zu den Fragen 14 bis 20:

- *Warum wurden vom Piloten des Hubschraubers unmittelbar vor dem Unfall derartig ungewöhnliche Flugmanöver durchgeführt?*
- *Welchem Zweck dienten diese Flugmanöver?*
- *Warum befand sich ein Schweizer Polizist mit an Bord des Hubschraubers?*
- *Handelte es sich bei diesem Flug um eine "Ausgleichsmaßnahme Schengen"?*
  - a. *Wenn ja, von welcher Behörde wurde dieser Flug als "Ausgleichsmaßnahme Schengen" bewilligt?*
  - b. *Wenn ja, auf welcher Rechtsgrundlage wurde dieser Flug als "Ausgleichsmaßnahme Schengen" bewilligt?*
  - c. *Wenn ja, was war der konkrete Zweck dieses Fluges?*
  - d. *Wenn nein, warum wurde dieser Flug durchgeführt?*
- *Warum wurde die Fertigstellung des Berichts vom Leiter der Flugpolizei bekannt gegeben und nicht, wie es eigentlich üblich ist, von der zuständigen Untersuchungsstelle im BMVIT?*
- *Wurde die Schweiz zur Entsendung von Beobachtern zur Untersuchung des Unfallhergangs eingeladen?*
  - a. *Wenn ja, wer hat als Beobachter der Untersuchungen in welchem Zeitraum und in welcher Funktion teilgenommen?*
  - b. *Wenn nein, warum nicht?*
- *Nahmen Entsandte der Schweiz an der Erstellung des Berichts teil?*

- a. *Wenn ja, wer hat als Entsandter in welchem Zeitraum und in welcher Funktion an der Untersuchung teilgenommen?*
- b. *Wenn nein, warum nicht?*

Ich darf nochmals auf meine Ausführungen zu Frage 1 verweisen. Darüber hinaus darf ich auf die Anfragebeantwortung der schriftlichen parlamentarischen Anfrage Nr. 10651/J-NR/2016 des Herrn Bundesministers für Inneres verweisen.

Zu Frage 21:

- *Üblicherweise beinhalten Untersuchungsberichte Sicherheitsempfehlungen. Wurden im Endbericht Sicherheitsempfehlungen angeführt?*
  - a. *Wenn ja, welche?*
  - b. *Wenn nein, warum nicht?*

Wie bereits oben ausgeführt, war von der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes kein endgültiger Untersuchungsbericht zu erstellen.

Mag. Jörg Leichtfried

