



Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

An die
Präsidentin des Nationalrates
Doris Bures
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-9.500/0007-I/PR3/2016
DVR:0000175

Wien, am 10. Jänner 2017

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Der Abgeordnete zum Nationalrat Dr. Hable und KollegInnen haben am 10. November 2016 unter der **Nr. 10754/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Austro-Control und die Sicherheit des Flughafens Wien-Schwechat gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Wie ist die Tätigkeit von Frau Ursula Zechner als Sektionschefin mit dem Aufsichtsratsmandat in der Austro-Control vereinbar?*

Sämtliche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes sind gemäß § 3 Abs. 3 UUG 2005 in Verbindung mit Artikel 3 Abs. 3 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 bei der Durchführung ihrer Sicherheitsuntersuchungen an keine Weisungen von Organen außerhalb der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes gebunden; sie holt bei der Durchführung der Sicherheitsuntersuchung von keiner Stelle außerhalb der Untersuchungsstelle Anweisungen ein, noch nimmt sie solche entgegen und sie verfügt über uneingeschränkte Autorität bei der Durchführung der Sicherheitsuntersuchungen.

Zu den Fragen 2 bis 5:

- *Hat die zuständige Sektionschefin Zechner im Falle des Absturzes in Ellbögen (September 2012) mündlich oder schriftlich eine Weisung erteilt oder sonst in die Berichtserstellung der Bundesanstalt für Verkehr BAV/des BMVIT eingegriffen?*
- *Hat die zuständige Sektionschefin Zechner im Falle der "schweren Störung" mit einer MD-88 (Juli 2008) mündlich oder schriftlich eine Weisung erteilt oder sonst in die Berichtserstellung der BAV/des BMVIT eingegriffen?*
- *Hat die zuständige Sektionschefin Zechner im Falle des "Fume Event" (Mai 2015) mündlich oder schriftlich eine Weisung erteilt oder sonst in die Berichtserstellung der BAV/des BMVIT eingegriffen?*
- *Hat die zuständige Sektionschefin Zechner bei anderen Unfällen oder Störungen in Flugverkehr mündlich oder schriftlich eine Weisung erteilt oder sonst in die Berichtserstellung der BAV/des BMVIT eingegriffen? (Bitte um Auflistung der Berichte)*

Nein.

Zu den Fragen 6 bis 8:

- *Führten veränderte Checklisten, die sich von den Checklisten des Herstellers Bombardier unterschieden, dazu, dass sich der "Fume Event" im Mai 2015 verstärkte?*
- *Wurden Checklisten wie im "Fume Event" im Mai 2015, die sich von den Checklisten des Herstellers Bombardier unterschieden, von der Austro-Control genehmigt?*
 - a. *Wenn ja, warum?*
- *Wurden im Fall des "Fume Events" vom Mai 2015 Sicherheitsempfehlungen erteilt?*
 - a. *Wenn ja, welche?*
 - b. *Wenn nein, warum nicht?*

Die Austro Control GmbH als Aufsichtsbehörde hatte ein Handbuch genehmigt, welches alle vom Hersteller geforderten Inhalte aufwies. Es kamen jedoch bei dem durch das Luftfahrtunternehmen vorgelegtem Handbuch zusätzliche Punkte dazu. Dies geschah in der Annahme, die Sicherheit der Besatzung und der Passagiere weiter zu erhöhen. Dass diese Änderung die Abfolge negativ beeinflussen könnte, blieb zum Zeitpunkt der Genehmigung unentdeckt, wurde jedoch korrigiert. Das Luftfahrtunternehmen hat die Handbücher zeitnah auf das Originalhandbuch des Luftfahrzeugherstellers umgestellt.

Es gab somit keinen Anlass mehr, mit einer Sicherheitsempfehlung auf dieses bereits gelöste Problem (Handbücher) zu reagieren. Zu weiteren Aspekten wurden 6 Sicherheitsempfehlungen (SE/SUB/LF/7/2016, SE/SUB/LF/8/2016, SE/SUB/LF/9/2016, SE/SUB/LF/10/2016,

SE/SUB/LF/11/2016, SE/SUB/LF/12/2016) herausgegeben und mit dem Untersuchungsbericht vom 23.09.2016 veröffentlicht.

Zu den Fragen 9 bis 10:

- *Wurden derartige "Fume Events" in der Vergangenheit untersucht?*
 - a. *Wenn ja, welche?*
 - b. *Wenn ja, mit welchem Ergebnis?*
 - c. *Wenn nein, warum nicht?*
- *Werden derzeit "Fume Events" untersucht?*
 - a. *Wenn ja, welche?*

In der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes liegen Meldungen zu zwei Vorfällen auf, zu denen aktuell Ermittlungen im Gange sind, um entscheiden zu können, ob ein Verfahren zur Untersuchung einer schweren Störung gemäß Artikel 1 Z 16. in Verbindung mit Artikel 3 Abs. 1 Verordnung (EU) Nr. 996/2010 einzuleiten ist.

Zu den Fragen 11 und 12:

- *Warum wurde dem Piloten, der in Ellbögen im September 2012 verunglückte, eine Sichtfluggenehmigung erteilt, obwohl dichter Nebel herrschte?*
- *Wurde die Rolle der Austro-Control beim Flugunfall in Ellbögen bewertet?*
 - a. *Wenn ja, was war das Ergebnis?*
 - b. *Wenn nein, warum nicht?*

Die Untersuchungen der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes haben ergeben, dass im unteren Höhenbereich der Kontrollzone Innsbruck Sichtflugbedingungen herrschten und daher der Startfreigabe am Flughafen Innsbruck nach Sichtflugregeln möglich und zulässig war.

Zu Frage 13:

- *Wie ist der Tower am Flughafen Wien-Schwechat ausgerichtet?*

Die Flugsicherungsstelle mit Kontrollturm am Flughafen Wien befindet sich nördlich der Betriebspiste 11/29 und nordwestlich der Betriebspiste 16/34 mit einer 360° Rundumsicht.

Zu Frage 14:

- *Ist die Ausrichtung des Towers am Flughafen Wien-Schwechat international üblich?*

Die internationalen Bestimmungen gemäß dem Doc 9184-AN / 902 Part 1 (Airport Planning Manual) der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) sehen eine klare und hindernisfreie Sicht von der Flugplatzkontrollstelle aus auf sämtliche Bewegungsflächen (Pisten, Rollwege und Rollgassen) und den Flugverkehr in der Umgebung eines Flughafens vor. Der Kontrollturm ist daher so zu situieren und so hoch zu errichten, dass die Bewegungsflächen und der den Flughafen umgebende Luftraum von der Flugplatzkontrollstelle aus klar einsehbar sind und zukünftige Entwicklungen der Bewegungsflächen oder zukünftige Gebäude diese Sichterfordernisse nicht beeinträchtigen können. Daraus folgt, dass Flugsicherungsstellen mit Kontrolltürmen auf Flughäfen jeweils nach den örtlichen Gegebenheiten und Erfordernissen zu situieren sind und keine Regelplanung weder für die Lage noch die Höhe abgeleitet werden kann.

Zu Frage 15:

- *Nach den Bestimmungen der Internationale Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) (Flughafenplanungshandbuch, Teil 1 - Masterplanung) ist die Position des Kontrollturms so zu wählen, dass Sonnenblendung vermieden wird. Wurde der Tower am Flughafen Wien-Schwechat nach diesen Kriterien ausgerichtet?*
- a. *Wenn nein, warum nicht?*

Im Zuge der Genehmigung der Flugsicherungsstelle mit Kontrollturm am Flughafen Wien wurden Sachverständige für die Fachbereiche Luftfahrttechnik und Flugsicherungstechnik beigezogen, in deren Gutachten die angeführten Empfehlungen der ICAO, welche im Dokument 9184 zusammengefasst sind, umfassend berücksichtigt wurden.

Mag. Jörg Leichtfried

