
10754/J XXV. GP

Eingelangt am 10.11.2016

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

Anfrage

**der Abgeordneten Dr. Rainer Hable, Kollegin und Kollegen
an den Bundesminister für Verkehr, Innovationen und Technologie**

betreffend Austro-Control und die Sicherheit des Flughafens Wien-Schwechat

Es gibt zahlreiche Ungereimtheiten rund um die Untersuchung von Unfällen und Störungen im Flugverkehr. Die Untersuchung eben dieser und die daraus gewonnenen Erkenntnisse bilden allerdings einen elementaren Teil der Flugsicherheit. Diese Anfrage steht im inhaltlichen Zusammenhang mit den Anfragen Geschäftszahl 10651/J, 10652/J und 10653/J.

Der Kurier berichtete in seiner Ausgabe vom 4. November 2016 "Flughafentower als Sicherheitsrisiko?" von Unfällen, Störungen und einem potenziellen Sicherheitsrisiko beim Tower des Flughafens Wien-Schwechat.

1. Im Juli 2008 kam es beim Startvorgang einer Maschine zu einer Beschädigung des Triebwerks. Der Pilot konnte in weiterer Folge nicht mehr feststellen, ob sein Fahrwerk ausgefahren war und wollte dazu Rückmeldung vom Tower. Doch wurde der Pilot zuerst vom Flughafen weggesteuert, um dann in einer Höhe von 100-200 Meter über das Betriebsgelände der OMV nördlich am Tower vorbei zu fliegen. Als Grund für dieses Manöver wird vermutet, dass diese durchaus riskante Route deshalb gewählt wurde, da die tiefstehende Sonne und die damit verbundene Blendung einen Sichtkontakt auf der risikoärmeren Route über der Landebahn nicht möglich gemacht hätte.
2. Bei einem Flugunfall in Ellbögen im September 2012 mit sechs Todesopfern soll nicht hinterfragt worden sein, warum es von Seiten der Austro-Control trotz dichten Nebels überhaupt eine Starterlaubnis der Maschine gab.
3. Bei einem sogenannten "Fume Event" im Mai 2015 stellte sich heraus, dass die Austro-Control eine Checkliste genehmigte, die sich von der Checkliste des Herstellers Bombardier unterschied.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

In diesem Zusammenhang ist daher die Rolle der Austro Control GmbH (Austro-Control) zu hinterfragen. Es stellt sich auch die Frage nach Interessenkonflikten. So ist etwas Frau Ursula Zechner, Chefin der Sektion Verkehr im BMVIT, zuständig u.a. für Verkehrssicherheit, gleichzeitig Mitglied des Aufsichtsrats der Austro-Control.

Aus diesem Grund stellen die unterfertigten Abgeordneten nachstehende

Anfrage:

1. Wie ist die Tätigkeit von Frau Ursula Zechner als Sektionschefin mit dem Aufsichtsratsmandat in der Austro-Control vereinbar?
2. 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?
3. 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?
4. 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?
5. 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)
6. Führten veränderte Checklisten, die sich von den Checklisten des Herstellers Bombardier unterschieden, dazu, dass sich der "Fume Event" im Mai 2015 verstärkte?
7. 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?
8. Wurden im Fall des "Fume Events" vom Mai 2015 Sicherheitsempfehlungen erteilt?
 - a. Wenn ja, welche?
 - b. Wenn nein, warum nicht?
9. Wurden derartige "Fume Events" in der Vergangenheit untersucht?
 - a. Wenn ja, welche?
 - b. Wenn ja, mit welchem Ergebnis?
 - c. Wenn nein, warum nicht?
10. Werden derzeit "Fume Events" untersucht?
 - a. Wenn ja, welche?

11. Warum wurde dem Piloten, der in Ellbögen im September 2012 verunglückte, eine Sichtfluggenehmigung erteilt, obwohl dichter Nebel herrschte?
12. Wurde die Rolle der Austro-Control beim Flugunfall in Ellbögen bewertet?
 - a. Wenn ja, was war das Ergebnis?
 - b. Wenn nein, warum nicht?
13. Wie ist der Tower am Flughafen Wien-Schwechat ausgerichtet?
14. Ist die Ausrichtung des Towers am Flughafen Wien-Schwechat international üblich?
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?