



II-12189 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIC ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
DIPL.-ING. DR. RUDOLF STREICHER

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 711 62-9100
Teletex (232) 3221155
Telex 61 3221155
Telefax (0222) 73 78 76
DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 5901/35-4-90

5660/AB
1990-08-10
zu 5712/J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der
Abg. Probst und Genossen vom 12. Juni
1990, Nr. 5712/J-NR/90, "hohe Flugun-
fallrate in Österreich"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

Worin besteht der Grund für die hohe Flugunfallquote in Österreich?

Österreich stellt durch seine orographische Situation zweifelsohne sehr hohe Ansprüche an Piloten. Auch im Flugverkehr ist Österreich ein Transitland, was zu einer hohen Zahl ausländischer Piloten führt, die mit den für Kleinflugzeuge in einem meteorologisch und geographisch so schwierigen Gebiet wie den österreichischen Alpen auftretenden Schwierigkeiten nicht vertraut sind (ca. 20 % der in Flugunfälle verwickelten Personen sind Ausländer). Weiters ist Österreich aber gerade wegen dieser besonderen Situation ein traditionelles Land des Segelfluges, der aber durch zahlreiche Bagatellschäden vor allem bei Außenlandungen die Unfallzahlen deutlich erhöht.

- 2 -

Hinzu kommt noch, daß in Österreich Unfälle mit Fallschirmen, bei denen es zu einer Körperverletzung des Springers kommt, durchwegs als schwere Unfälle eingestuft werden, während international üblicherweise derartige Vorfälle nicht mehr erhoben und in Statistiken eingearbeitet werden.

Zu Frage 2:

Welche Maßnahmen werden Sie treffen, um diese Unfallrate niedriger zu halten?

Soweit auf Ausbildung und Prüfungen Einfluß besteht und bei Ausübung der flugbetrieblichen Aufsicht wird auf die Ergebnisse österreichischer und ausländischer Flugunfallberichte Bedacht genommen. Das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr ist u.a. in flugbetrieblichen Belangen Aufsichtsbehörde über alle Luftbeförderungsunternehmen.

Seit Juli 1989 steht in diesem Bereich zusätzlich ein Hubschrauberexperte für die Überprüfung dieser Unternehmen zur Verfügung.

Seitens des Ministeriums werden enge Kontakte mit dem Kuratorium für Flugsicherheit aufrechterhalten. Derzeit werden Gespräche mit dem Kuratorium für Verkehrssicherheit über eine Zusammenarbeit auch auf dem Luftfahrtsektor geführt.

Soweit aus Flugunfallberichten auf Mängel organisatorischer oder personeller Art z.B. im Bundesamt für Zivilluftfahrt hingewiesen wurde, werden Maßnahmen zur Abstellung dieser möglichen Unzulänglichkeiten getroffen.

Zu Frage 3:

Werden die Safety Programme der Luftbeförderungsunternehmer inspiziert?

Luftbeförderungsunternehmen unterliegen der laufenden flugbetrieblichen und technischen Sicherheitskontrolle seitens der dafür zuständigen Abteilung Präs. 8 im Bundesministerium

- 3 -

für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, Oberste Zivilluftfahrtbehörde. Zur Ausübung der sogenannten Flight Inspection verfügt die OZB über ausgebildete Spezialisten, d.h. über erfahrene Piloten.

Zu den Fragen 4 und 5:

Wenn ja, von wem und in welchen Abständen?

Wenn nein, warum nicht?

Die Fluginspektoren sind mit den Luftbeförderungsunternehmen in häufigen Kontakten, jedenfalls mehrmals im Jahr. Die Häufigkeit der Inspektionen richtet sich auch nach den Gegebenheiten; so werden sie z.B. öfters angesetzt bei Einführung neuer Fluggeräte oder bei Einstellung neuer Piloten.

Zu den Frage 6 und 7:

Befand sich beim Flugunfall Seewald ein Cockpit Voice Recorder im Cockpit?

Wenn ja, warum wird er von den Schweizer Behörden nicht herausgegeben?

Es befand sich kein Cockpit-Voice-Recorder an Bord, da diese Ausrüstung gemäß Zivilluftfahrzeug- und Luftfahrtgerät-Verordnung, BGBI.Nr. 415/83 i.d.g.F, nur für turbinengetriebene Luftfahrzeuge mit mehr als 9 Fluggastsitzen vorgeschrieben ist. Das Luftfahrzeug der Fa. Rheintalflug war mit 9 Fluggastsitzen ausgerüstet.

Zu Frage 8:

Aus welchem Grund wird der Unfallbericht Seewald von den Schweizer Behörden zurückgehalten?

- 4 -

Der Voruntersuchungsbericht des Eidgenössischen Büros für Flugunfalluntersuchungen liegt nun vor. Die, wie international üblich, als Beobachter zugezogenen Experten meines Bundesministeriums werden dazu Stellung nehmen, ehe der Endbericht veröffentlicht werden wird.

Der Bericht wurde nach meiner Kenntnis nicht zurückgehalten, nur haben sich die Untersuchungen eines technischen Mangels in der Schweiz immer wieder verzögert.

Wien, am 9. August 1990

Der Bundesminister

