



Dr. WERNER FASLABEND
BUNDESMINISTER FÜR LANDESVERTEIDIGUNG

1030 WIEN
DAMPFSCHIFFSTRASSE 2

10 072/280-1.8/95

1. Dezember 1995

Herrn
Präsidenten des Nationalrates

XIX. GP.-NR
1942 IAB
1995 -12- 04

Parlament
1017 Wien

zu 2059 NJ

Die Abgeordneten zum Nationalrat Dr. Renoldner, Freundinnen und Freunde haben am 13. Oktober 1995 unter der Nr. 2059/J an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend "Überflug eines Kampfbombers der Type 'Tornado' über Innsbruck am 7.10.1995" gerichtet. Diese aus Gründen der besseren Übersichtlichkeit in Kopie beige-schlossene Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zur gegenständlichen Anfrage ist zunächst in rechtlicher Hinsicht zu bemerken, daß jeder Überflug eines ausländischen Staatsluftfahrzeuges nach den Bestimmungen der Grenzüberflugsverordnung (BGBl.Nr. 249/1987) einer Bewilligung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (nunmehr Austro Control GmbH) bedarf, wobei diesbezügliche Anträge auf diplomatischem Wege einzubringen sind. Handelt es sich dabei um ein ausländisches Militärluftfahrzeug, so darf diese Bewilligung nur mit Zustimmung des Bundesministeriums für Landesverteidigung erteilt werden. Prinzipiell gilt, daß solche Überflugsbewilligungen zu erteilen sind, wenn und insoweit öffentliche Interessen nicht entgegenstehen.

Aus der Sicht meines Ressorts stellte sich die gegenständliche Angelegenheit so dar, daß der diensthabende Offizier der Luftabteilung des Bundesministeriums für Landesverteidigung am 4. Oktober 1995 seitens der Austro Control GmbH (ACG) im Sinne der vorstehenden Ausführungen mit dem Ersuchen um Erteilung der Zustimmung zum Überfliegen der Bundesgrenze für ein deutsches Militärluftfahrzeug der Type Tornado befaßt wurde. Nach routinemäßiger Prüfung der Ressortinteressen wurde die Zustimmung gegenüber der ACG

- 2 -

erteilt, der die weiteren verfahrensmäßigen Veranlassungen im Sinne der Grenzüberflugsverordnung oblagen. Die Frage einer Neutralitätsgefährdung im Sinne des § 320 StGB stellte sich nicht, zumal der Flug im Einklang mit den Resolutionen 982 und 998 des Sicherheitsrates der Vereinten Nationen erfolgte.

Der Ordnung halber ist überdies zu erwähnen, daß der ursprüngliche Antrag auf Überflug auf den 5. Oktober 1995 gerichtet war, der tatsächliche Überflug aber - nach einem diesbezüglichen Abänderungsersuchen und neuerlichem Zustimmungsverfahren - am 6. Oktober 1995 und nicht, wie die Anfragesteller vermeinen, am 7. Oktober 1995 stattgefunden hat.

Zusammenfassend ist somit festzustellen, daß das Bundesministerium für Landesverteidigung im konkreten Fall - wie es der geltenden Rechtslage entspricht - lediglich im Vorfeld der angesprochenen Abläufe, nämlich in der Phase des Bewilligungsverfahrens, mitbefaßt war. Wohl wurden sämtliche Flugbewegungen des Militärflugzeuges, das nach den mir vorliegenden Informationen unbewaffnet war, durch die Luftraumüberwachungszentrale des Bundesministeriums für Landesverteidigung beobachtet und dokumentiert, die eigentliche Abwicklung des Überfluges selbst wurde aber in seiner Gesamtheit durch die dafür zuständige ACG wahrgenommen. Ich bitte daher um Verständnis, daß ich im Lichte des meinem Ressort zugeordneten Vollziehungsbereiches über die vorstehenden Erläuterungen hinaus keine weiteren Aussagen im Sinne der konkreten Fragestellungen treffen kann.

Beilage



Beilage

zu GZ 10 072/280-1.8/95

In diesem Zusammenhang ergeht folgende

ANFRAGE:

1. Was ist Ihnen über diesen Flug bekannt?
2. Wann und mit welcher Begründung haben Sie den Überflug genehmigt bzw. wurde Ihr Ressort mit dieser Frage befaßt und hat wie entschieden? Was war der Sinn dieser Entscheidung?
3. Welche übrigen Regierungsmitglieder wurden konsultiert?
4. Mit welchen Waffen war das Flugzeug Ihrer Information nach bestückt?
5. Weshalb wurde auch noch der Tiefflug genehmigt?
6. Hat Ihr Ressort Anzeige wegen Neutralitätsverletzung erstattet? Wenn nein, warum nicht?
7. Aufgrund der heftigen Proteste der Innsbrucker Bevölkerung: wie werden Sie künftig Genehmigungen für derartige Überflüge, insbesondere Tiefflüge verweigern, und im Falle, daß weitere Genehmigungen möglich sind, mit welcher Rechtfertigung?
8. Welche Rolle spielte im Zusammenhang mit der skandalösen Genehmigung dieses Überfluges der Flughafendirektor in Innsbruck, die Flugsicherung Innsbruck oder Austro-Control?
9. Welche Konsequenzen wurden gegenüber den für die Entscheidung Verantwortlichen gezogen?