

**3377/AB XXII. GP**

---

**Eingelangt am 18.11.2005**

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

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

## **Anfragebeantwortung**

GZ. BMVIT-9.500/0005-I/CS3/2005    DVR:0000175

An den  
Präsidenten des Nationalrates  
Dr. Andreas Khol  
Parlament  
1017 Wien

Wien, 17. November 2005

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 3444/J-NR/2005 betreffend Hubschraubertransport und Gondelabsturz Sölden, die die Abgeordneten Dr. Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde am 21. September 2005 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

**Frage 1:**

Worin besteht die Ursache des Unglücks?

**Antwort:**

Der Unfall wird derzeit von der Flugunfallsuntersuchungsstelle (FUS) untersucht. Nach Abschluss der Untersuchungen wird der Endbericht dem Parlament zugeleitet werden.

**Frage 2:**

Durch welche Maßnahmen hätte es verhindert werden können?

**Antwort:**

Die FUS wird im Abschlussbericht Maßnahmen vorschlagen, welche auf die Vermeidung solcher Vorfälle abzielen.

**Frage 3:**

Wann und durch wen erfolgte die letzte Kontrolle der Tragseile und Befestigungen des betreffenden Hubschraubers der Firma Knaus?

**Antwort:**

Das Operator Manual (OM) der Firma Knaus enthält Richtlinien, wie das Material für den Außenlasttransport kontrolliert werden muss. In diesen Richtlinien ist die Überprüfung und Normierung dieser Ausrüstung laut Ö-Norm Nr. M 9605 Teil 1-3 vorgesehen.

Die letzte Überprüfung der Ausrüstung (Außenlastseile, Struppen und Karabiner) fand am 12.3.2005 durch den zuständigen Flughelfer Philip Knaus statt. Die Überprüfung erfolgt ohne Beanstandung. Dies wurde im vorgesehenen Verzeichnis durch Philip Knaus am 12.3.2005 eingetragen.

**Frage 4:**

Wodurch ist gewährleistet, dass nur kontrollierte Materialien und Vorrichtungen zum Transport von Materialien durch Hubschrauber verwendet werden?

**Antwort:**

Die Ausrüstung (Außenlastseile, Struppen, Karabiner usw.) wird - wie schon in der Beantwortung zu Fragepunkt 3 ausgeführt - von Herrn Philip Knaus überprüft. Herr Philip Knaus hat dazu eine erstmalige Einweisung durch den Sicherheitsfachmann der Firma Airwork in der Schweiz erhalten. Die jährliche Weiterbildung erfolgt ebenfalls durch die Firma Airwork.

Das Material wird von einem Spezialbetrieb in der Schweiz (Heliseilerei Wyder) in Erstfeld hergestellt.

Die verwendeten Einrichtungen sind mit Partikelnummern und Serialnummern versehen. Zusätzlich hat jede Einrichtung eine eigene, dem jeweiligen Hubschrauber zugewiesene Farbmarkierung - beim Unfallhubschrauber dunkelgrün.

Der Ö-Norm entsprechend werden diese Ausrüstungen nach einer eventuellen Beschädigung oder nach Zeitablauf ausgetauscht. Die empfohlene Laufzeit ist mit zehn Jahren durch den Hersteller angegeben. Eine interne Anweisung der Firma Knaus sieht aber vor, dass die Einrichtungen nicht länger als 5 Jahre verwendet werden.

Täglich werden die Ausrüstungen durch die Flughelfer kontrolliert. In periodischen Abständen erfolgt eine umfangreichere Kontrolle durch den Sachverständigen Herrn Philip Knaus. Das Ergebnis der Untersuchung wird in einem Verzeichnis festgehalten. Das Verzeichnis liegt bei der Firma zur Einsicht auf.

Der Austausch von der verwendeten Ausrüstung wäre im Jahre 2008 vorgesehen gewesen.

Die Funktion des Lasthakens wird bei der Tageskontrolle (täglich vor dem ersten Flug) durch den verantwortlichen Piloten, im Umfang des Aircraft Flight Manual (AFM), überprüft. Die Überprüfung umfasst die Kontrolle des Schließmechanismus durch elektrische und manuelle Auslösung. Am Unfalltag wurde diese Tageskontrolle vom verantwortlichen Piloten durchgeführt. Es gab dabei keinerlei Unregelmäßigkeiten.

Das Lasthakensystem wurde durch die amerikanische Luftfahrtbehörde (FAA) zugelassen. Diese Genehmigung wurde von der Austro Control GmbH anerkannt.

**Frage 5:**

Wodurch ist gewährleistet, dass die Befestigung von Seil und Material sachgemäß erfolgt?

**Antwort:**

Die Gewährleistung ist durch die Flughelfer, die Arbeitnehmer der Firma Knaus sind, gegeben. Sie werden im Umfang der Richtlinien im OM (Operator Manuel), durch den Sicherheitsbeauftragten der Firma Knaus Peter Schwaiger (Einsatzpilot), in ihren Aufgabenbereich eingewiesen. Die Flughelfer haben ständigen Funkkontakt zum Piloten. Zusätzlich sieht der Pilot durch zwei am Hubschrauber angebrachte Spiegel den Bereich der Einhängvorrichtung (Lasthaken) und die Last/Flughelfer am Boden. Die Arbeitnehmerschutzbestimmungen der Firma Knaus enthalten weitere Richtlinien für die Ausrüstung der Flughelfer.

**Fragen 6, 8 und 9:**

Bestand eine Möglichkeit, Materialtransporte durch Hubschrauber nicht über von Menschen genütztes Gelände vorzunehmen?

Welche gesetzlichen Regelungen können in Zukunft dazu beitragen, dass sich derartige Unglücke vermeiden lassen?

Werden Sie Materialtransporte über Liftanlagen in Zukunft verbieten? Wenn nein, warum nicht?

**Antwort:**

Im § 16 Abs. 2 der AOCV (Voraussetzungen für die Erteilung des Luftverkehrs-betreiberzeugnisses), BGBl. II 425/2004 letzter Satz ist eindeutig und unmissverständlich geregelt, dass der Pilot den Flug so zu wählen hat, dass bei einer eventuellen Auslösung der Aufhängvorrichtung während des Fluges die herabfallende Last weder Personen noch Sachen auf der Erde gefährdet.

**Frage 7:**

Wie erklären Sie sich die Häufung von Helikopter-Unfällen bei der Firma Knaus?

**Antwort:**

Die Untersuchungen der beiden letzten Flugunfälle (Bell 205 Außenlastflug und AS 355 Rettungsflug) sind noch nicht abgeschlossen.

Mit freundlichen Grüßen