



REPUBLIK ÖSTERREICH
 HUBERT GORBACH
 VIZEKANZLER
 Bundesminister
 für Verkehr, Innovation und Technologie

XXII. GP.-NR

3640 IAB

2006 -02- 06

GZ. BMVIT-9.500/0007-I/CS3/2005 DVR:0000175

zu 3666 13

An den
 Präsidenten des Nationalrates
 Dr. Andreas Khol

Parlament
 1017 Wien

Wien, 6. Februar 2006

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 3666/J-NR/2005 betreffend CIA-Vertuschung, die die Abgeordneten Pilz, Freundinnen und Freunde am 6. Dezember 2005 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Fragen 1 bis 15:

Warum verhindern Sie die Untersuchung der zivilen Flugdaten im Zusammenhang mit der CIA-Affäre?

Welche europäischen Staaten führen bereits derartige Untersuchungen durch?

Welche Daten werden Sie den Untersuchungen des Europarates zur Verfügung stellen?

Warum führen Sie die Öffentlichkeit mit der Behauptung, für die Untersuchung der getarnten CIA-Flüge seien andere Ministerien zuständig, bewusst in die Irre?

Warum gehen Sie nicht konkreten Hinweisen auf illegale CIA-Flüge in der Nachbarschaft Österreichs nach?

Warum überprüfen Sie nicht den Flug der Casa 235 mit dem Kennzeichen N187D am 6.1.2005 von Kabul nach Europa?

Warum überprüfen Sie nicht den Flug der Gulfstream mit dem Kennzeichen N8068V, die am 26.1.2005 in Genf war?

Warum überprüfen Sie nicht den Flug der Casa 235 mit dem Kennzeichen N168D, die am 8.4.2005 in Prag war?

Warum überprüfen Sie nicht den Flug der Gulfstream mit dem Kennzeichen N8068V, die am 16.4.2005 in Genf war?

Warum überprüfen Sie nicht den Flug der Boeing 737 mit dem Kennzeichen N4476S, die am 6.5.2005 in Prag war?

Warum überprüfen Sie nicht den Flug der Casa 235 mit dem Kennzeichen N187D, die am 22.7.2005 in München war?

Warum überprüfen Sie nicht den Flug der Casa 235 mit dem Kennzeichen N168D die am 3. und 4.10.2005 in Budapest war?

Hat Sie der Bundeskanzler aufgefordert, in Vorbereitung seines Besuchs beim US-Präsidenten bei der Vertuschung der CIA-Affäre behilflich zu sein?

Warum dürfen Sie nichts wissen, obwohl Sie alles wissen könnten?

Antwort:

Wie bereits mehrfach ausgeführt, sind aufgrund der Konvention von Chicago aus dem Jahre 1944 zivil deklarierte Flüge berechtigt, den österreichischen Luftraum ohne weitere Bewilligung zu befliegen. Lediglich Staatsluftfahrzeuge bedürfen für den Überflug einer gesonderten Bewilligung für welche im diplomatischen Wege über das Bundesministerium für auswärtige Angelegenheiten angesucht wird und die von der AustroControl nach Zustimmung durch das Bundesministerium für Landesverteidigung für Militärluftfahrzeuge bzw. durch das Bundesministerium für Inneres für sonstige Staatsluftfahrzeuge erteilt wird.

Ich gehe davon aus, dass es sich bei allen derzeit in Diskussion stehend Flügen um Flüge von Zivilluftfahrzeugen handelt, welche – wie oben bereits erwähnt – aufgrund der Konvention von Chicago ohne weitere Genehmigung den österreichischen Luftraum befliegen durften.

Einzige Voraussetzung für die Durchführung eines solchen Fluges ist die Abgabe eines sogenannten Flugplanes. Diese Flugpläne dienen ausschließlich flugbetrieblichen Aufgaben und die darin enthaltenen Angaben wie

- Rufzeichen (Kennung/Registrierung/Flugnummer)
- Start- und Zielflugplatz sowie Flugstrecke über Österreich
- Type des Luftfahrzeuges
- Reise Flughöhe/Reisegeschwindigkeit
- Zeit in UTC (Universal Time Coordinated) über Meldepunkt in Österreich
- (allenfalls) Sondererkennung für Staatsluftfahrzeuge

sollen die sichere, flüssige und ökonomische Abwicklung von ca. 3.000 Flügen täglich durch die Flugsicherung sicherstellen. Zur Unterstützung der Fluglotsen werden die oben angeführten Detailinformationen auf so genannten Kontrollstreifen ausgeworfen. Die Flugpläne selbst werden 30 Minuten nachdem das Luftfahrzeug den österreichischen Luftraum verlassen hat bzw. gelandet ist automatisch gelöscht, die Kontrollstreifen selbst zur Klärung allfälliger verrechnungstechnischer Fragen noch 12 Monate aufbewahrt.

Selbstverständlich habe ich aber alles in meiner Macht und in meiner Zuständigkeit stehende unternommen, um zu einer möglichst lückenlosen Aufklärung beizutragen. So wurde seitens meines Ressorts mehrfach die AustroControl befasst.

Wie aber bereits des öfteren dargelegt, könnte von der AustroControl lediglich festgestellt werden, ob einer der von Ihnen genannten Flüge tatsächlich über österreichischen Luftraum geführt hat oder nicht. Ob mit diesen allerdings tatsächlich „illegale Kidnapping-Transporte im Auftrag der USA“ durchgeführt worden sind, kann die AustroControl aufgrund der vorhandenen Daten nicht feststellen. Vor allem aber ist die ausschließliche Aufgabe der AustroControl die sichere Durchführung von ordnungsgemäß angemeldeten Flügen und nicht die Untersuchung oder Aufklärung allfälliger illegaler bzw. menschenrechtswidriger Transporte von Gefangenen oder gar die Untersuchung von angeblichen CIA-Flügen in der Nachbarschaft Österreichs.

Im Sinne der Aufklärung erging an die Eurocontrol von meinem Ressort die Zustimmung, die vom Europarat angefragten Flugpläne an diesen zu übermitteln. Im Gegenzug dazu hat sich das BMVIT auf meine Initiative hin an Eurocontrol mit dem Ersuchen gewandt, jene Flugdaten aus der Liste der an den Europarat gemeldeten Flüge zur Verfügung gestellt zu

bekommen, welche Österreichbezug aufweisen. Eurocontrol hat uns mitgeteilt, dass sich die Auswertung nur auf Starts und Landungen in den Mitgliedstaaten konzentrierte, jedoch nicht auf Transitflüge. Überflugsdaten wurden daher dabei nicht übermittelt. Ebenso wurden keine Angaben betreffend Passagiere bzw. Frachtdaten gemacht.

Die Eurocontrol hat die Flugpläne von 41 Kennnummern von Flugzeugen für den Zeitraum 2001 bis 2005 an Europarats-Sonderermittler Dick Marty übermittelt. Laut Eurocontrol befinden sich darunter zwei Flugzeuge, die in Österreich gestartet bzw. gelandet sind. Die Daten dieser beiden Maschinen wurden uns am 27.01.2006 von Eurocontrol mitgeteilt.

Im ersten Fall handelt es sich um eine Beech B-350 mit der Nummer N4009L, die im Betrieb der Stevens Express Leasing Inc. geführt wird. Für diese Maschine wurde für 7. April 2002 ein Flug von Salzburg nach Stuttgart gemeldet. Wie genauere Recherchen der AustroControl ergaben, musste der ursprünglich gemeldete Flug Istanbul - Stuttgart in Salzburg für einen außerplanmäßigen Tankstopp unterbrochen werden. Gelandet ist die Maschine um 09:35 UTC in Salzburg. Fortgesetzt wurde der Flug laut Flugplan um 10.12 UTC.

Im zweiten Fall handelt es sich um eine Boeing 737 mit der Nummer N368CE, die im Betrieb der Richmor Aviation geführt wird. Diese Maschine ist laut gemeldetem Flugplan am 3. Juli von Shannon (Irland) kommend um 6:57 UTC in Wien gelandet. Drei Tage später, am 7. Juli um 06:20 UTC, ist die Maschine weiter nach Tunis geflogen. Wie die genaueren Recherchen der österreichischen Behörden ergaben, diente dieser Flug dem Österreichbesuch einer höchstrangigen UNO-Delegation unter Führung des UNO-Generalsekretärs Kofi Annan (siehe etwa auch die APA-Meldung 0321 vom 03.07.2002).

Ungeachtet dessen regten der Herr Bundesminister für Landesverteidigung und ich das Bundesministerium für auswärtige Angelegenheit an, offiziell an die amerikanische Botschaft mit dem Ersuchen um Erstattung von Auskünften betreffend Flugbewegungen unter Benützung österreichischen Staatsgebietes von Luftfahrzeugen, welche durch den amerikanischen Geheimdienst CIA für die Zwecke illegaler Gefangenentransporte verwendet worden sein könnten, heranzutreten.

Welche Untersuchungen andere europäischen Staaten zur Aufklärung unternommen haben, ist mir nicht bekannt.

Abschließend möchte ich aber die Unterstellung ich würde mich an einer Vertuschung beteiligen auf das Entschiedenste zurückweisen.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'M' followed by several loops and a long horizontal stroke.