



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

XXII. GP-NR

3642 /AB

2006 -02- 06

GZ. BMVIT-9.500/0009-I/CS3/2005 DVR:0000175

zu 3668 /J

An den
 Präsidenten des Nationalrates
 Dr. Andreas Khol

Parlament
 1017 Wien

Wien, am 6. Februar 2006

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 3668/J-NR/2005 betreffend CIA Entführungsflüge, 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 10:

Haben Flugzeuge des Unternehmens „Aviation Specialities Inc.“ seit dem Jahr 2001 den österreichischen Luftraum überflogen?

Im Fall der Bejahung von Frage 1: An welchen Tagen und mit welchem Abflug- und Zielorten fanden diese Flüge statt?

Im Fall der Bejahung von Frage 1: Haben diese Flugzeuge österreichische Flughäfen benützt? Wenn ja, wann und welche Flughäfen?

Im Fall der Bejahung von Frage 1: In welchen Fällen wurden dabei Personen, in welchen Fällen wurde Fracht transportiert?

5a) Für den Fall, dass Personen transportiert wurden: Wieviele Personen wurden transportiert?

5b) Für den Fall, dass Fracht transportiert wurde: Was genau wurde transportiert?

Hat das Flugzeug, das bei der Federal Aviation Administration (FAA) unter der Nummer „N85AS“ registriert ist, seit dem Jahr 2001 den österreichischen Luftraum überflogen?

Im Fall der Bejahung von Frage 6: An welchen Tagen und mit welchem Abflug- und Zielorten fanden diese Flüge statt?

Im Fall der Bejahung von Frage 6: Hat dieses Flugzeug österreichische Flughäfen benützt?

Wenn ja, wann und welche Flughäfen?

Im Fall der Bejahung von Frage 6: In welchen Fällen wurden dabei Personen, in welchen Fällen wurde Fracht transportiert?

10a) Für den Fall, dass Personen transportiert wurden: Wieviele Personen wurden transportiert?

10b) Für den Fall, dass Fracht transportiert wurde: Was genau wurde transportiert?

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.

Einzige Voraussetzung für die Durchführung eines solchen Fluges ist die Abgabe eines so genannten 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
- Reiseflughöhe/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. Eine nationale oder internationale Verpflichtung zur Aufbewahrung von Flugplandaten über einen bestimmten Zeitraum besteht jedenfalls nicht, auch gehört Österreich, wie ich bereits mehrfach betont habe zu jenen Staaten, die Flugplandaten vergleichsweise lange aufheben.

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. Auch müssten zur Beantwortung Ihrer Anfrage rund 1 Million Kontrollstreifen händisch überprüft werden, was mit erheblichen Kosten verbunden wäre.

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).

Aus den von Eurocontrol vorgelegten Daten konnten wir daher feststellen, dass weder das konkret angefragte, noch ein anderes Flugzeug des betreffenden Flugzeughalters im gegenständlichen Zeitraum in Österreich gestartet oder gelandet ist.

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.

Mit freundlichen Grüßen.

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, loopy initial 'M' followed by several smaller, connected strokes, all enclosed within a large, hand-drawn oval.