

**11672/J XXIV. GP**

**Eingelangt am 16.05.2012**

**Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.**

## **Anfrage**

**der Abgeordneten Franz Hörl, Dorothea Schittenhelm, Hermann Gahr  
Kolleginnen und Kollegen**

**an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie**

**betreffend die personellen Verflechtungen zwischen der Austria Control und  
dem Helikopter-Unternehmen Heli Austria im Besonderen und anderen  
Luftfahrtunternehmen im Allgemeinen anlässlich eines tragischen  
Helikopterunfalles mit Todesfolge**

Ein Bergungsflug eines Helikopters des Salzburger Hubschrauber-Unternehmers Roy Knaus (Heli Austria) am Großvenediger endete am 29. April 2012 tragischerweise mit dem Tod eines Alpinpolizisten und schweren Verletzungen von zwei Bergrettern. Schlechte Sicht und starker Sturm sollen den Piloten veranlasst haben, das Transportseil, an dem die drei Helfer angeblich noch in 10 m Höhe hingen, einfach auszuklinken.

Genaue Untersuchungen von Flugunfallkommission, Polizei und Staatsanwaltschaft werden den Unfallhergang und die genauen Umstände klären, die zu diesem schweren Zwischenfall geführt haben. Fest steht jedoch bereits, dass es sich bei dem Piloten um einen hauptberuflich bei der Austro Control beschäftigten Fluginspektor handelt, der seit einem halben Jahr nebenberuflich bei Heli Austria tätig ist. Die Tatsache, dass bei jenen Unternehmen, die von der Austro Control kontrolliert werden, auch Inspektoren der Austro Control nebenberuflich und entgeltlich tätig sind, wurde in den letzten Jahren immer wieder kritisiert.

Bekannt ist auch, dass das Helikopter-Unternehmen Knaus wiederholt in die Schlagzeilen geriet und in diversen Unfällen für zahlreiche Verletzte und sogar Tote verantwortlich war (Am 17. November 1997 etwa stirbt der damalige Firmenchef Johann Knaus bei einem Absturz, am 25. Februar 2004 fordert ein Helikopterabsturz der Firma Knaus ein Todesopfer und drei Verletzte, am 24. Juni 2004 verunglückt der Pilot eines Knaus-Helikopters tödlich, am 5. September 2005 verliert ein Knaus-Hubschrauber einen Betonkübel über einer Gondel und reißt neun Urlauber in den Tod und am 23. Juli 2009 verunglückt ein weiterer Pilot tödlich).

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

**ANFRAGE:**

1. Ist aus Ihrer Sicht die bestehende gesetzliche Regelung hinsichtlich der Nebentätigkeiten von Fluginspektoren der Austro Control ausreichend?
2. Wollen Sie insbesondere die derzeit gesetzlich zulässige Möglichkeit von Nebentätigkeiten in kontrollierten Unternehmen weiterhin aufrechterhalten?
3. Wie wird seitens des BMVIT als Aufsichtsbehörde sichergestellt, dass es durch die Nebentätigkeiten von Austro-Control-Mitarbeitern bei Unternehmen, die von der Austro Control überprüft werden, zu keinen Unvereinbarkeiten kommt?
4. Wie wird in der Austro Control sichergestellt, dass Mitarbeiter nicht im Vorhinein erfahren, wenn Unternehmen, bei denen diese nebenberuflich tätig sind, von ihren Kollegen unangekündigt geprüft werden?
5. Wie oft wurde in den letzten zwei Jahren das Unternehmen Heli Austria von der Austro Control geprüft?
6. Gab es dabei Gründe für Beanstandungen, die darauf hindeuteten, dass es bei diesem Unternehmen Sicherheitsmängel geben könnte?
7. Ist die Austro Control nun auch in die Untersuchung des oben beschriebenen Unfalles eingebunden?
8. Welche Konsequenzen wird das BMVIT aus dem beschriebenen Unfall - unabhängig von der konkreten Unfallursache - ziehen?
9. Gehen weitere Mitarbeiter der Austro Control Nebenjobs in zu kontrollierenden Flugunternehmen nach?
10. Wenn ja, um wie viele Personen handelt es sich und in welchen Unternehmen sind diese tätig?
11. Müssen Piloten, die derartigen Nebenbeschäftigungen nachgehen, auch die Qualifikationsvoraussetzungen der jeweiligen Flugunternehmungen erfüllen?
12. Müssen Piloten der Austro Control, die auf Linienflügen eingesetzt werden, die entsprechenden Typenberechtigungen erfüllen und die entsprechenden Ausbildungsstunden mitbringen?
13. Wenn ja, wer finanziert und kontrolliert solche Ausbildungen und Anforderungen?
14. Wie und in welchem Umfang wird die Arbeit der Austro Control Fluginspektoren seitens des BMVIT als Oberbehörde überprüft?
15. Die Anforderungen für einen Fluginspektor sind explizit in internationalen Regelwerken (ICAO Doc8335/Part I / Chapter 6) geregelt. Wie stellt das BMVIT sicher, dass die Fluginspektoren der Austro Control diese Anforderungen auch erfüllen?