

## Anfrage

**der Abgeordneten Rainer Hable, Kollegin und Kollegen  
an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie  
betreffend die Untersuchung des Absturzes eines Polizeihubschraubers am 30.  
März 2011 am Achensee/Tirol**

Am 30. März 2011 ereignete sich am Achensee, Tirol, ein folgenschwerer Hubschrauberabsturz. Die vier Todesopfer waren drei österreichische Polizisten und ein Schweizer Polizist. Bei dem Hubschrauber handelte es sich um ein Gerät der Type EC 135P2+ des Innenministeriums.

Auf Grundlage des vorliegenden Entwurfs des Untersuchungsberichts ergeben sich Ungereimtheiten und offene Fragen betreffend den tatsächlichen Unfallhergang.

Der Unfallhergang kann wie folgt beschrieben werden: Der Hubschrauber nimmt durch ein Manöver Geschwindigkeit auf und rast mit etwa 250 km/h zehn Sekunden in "lagekonstantem" Flug auf den Achensee zu und schlägt in diesen – in kontrollierter Fluglage – ein.

Durch den Leiter der Flugpolizei wurden zwei Jahre nach Absturz drei mögliche Unfallursachen informell bekannt gegeben:

- Vögel könnten mit dem Hubschrauber kollidiert sein;
- eine falsche Einschätzung der Flughöhe auf Grund einer Sonnenreflexion durch die Rotoren;
- durch die Sonnenreflexion an den Rotoren könnte beim Piloten ein epileptischer Anfall ausgelöst worden sein.

Alle drei möglichen Unfallursachen werden allerdings in dem vorliegenden Berichtsentwurf ausgeschlossen. Die Theorie des epileptischen Anfalls passt nicht zur Tatsache, dass der Pilot den Hubschrauber aktiv in den Sinkflug steuerte. Eine Sonnenreflexion durch die Rotorblätter konnte bei Modellen mit vier Rotorblättern bisher noch nicht festgestellt werden. Auch ein Vogelschlag wurde im ersten Bericht ausgeschlossen, da die drei Augenzeugen keine Vögel gesehen haben und auch die Polizei, nach akribischer Suche, keine Spuren eines Vogelschlages finden konnte.

Im vorliegende Berichtsentwurf werden hingegen folgende Unfallursachen angeführt:

- gesteuerte Kollision mit der Wasseroberfläche unter Sichtflugbedingungen mit hoher Fluggeschwindigkeit;
- Fehleinschätzung der Flughöhe durch den Piloten durch *glassy water*;
- nicht begründbare Unterschreitung der Mindestflughöhe mit hoher Fluggeschwindigkeit;
- Abweichen von den Schutznormen der Luftverkehrsregeln (LVR) durch die vermeintliche Annahme eines Einsatzfluges;
- die freizügige Anwendung des § 145 Luftfahrtgesetz (LFG) durch das Betriebshandbuch und das Fehlen einschlägiger Verfahren für die Planung und Durchfüh-

rung von Einsatzflügen. Die auftretende Gefahr, die durch diese Verfahren hätte vermieden werden können, hat sich realisiert.

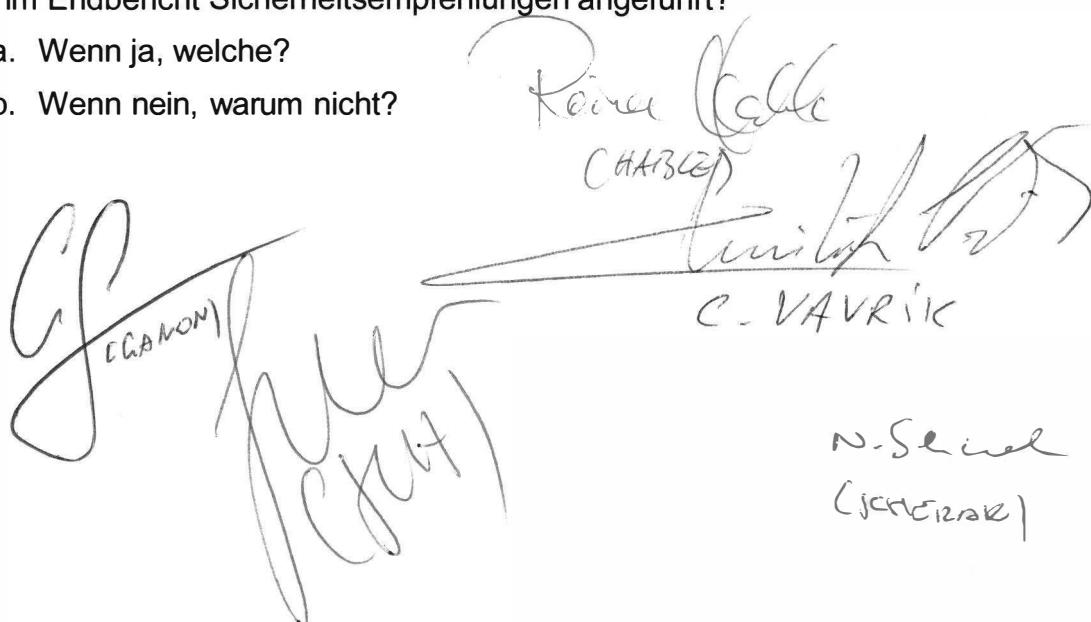
Die im Entwurfsbericht angeführten Unfallursachen entsprechen in keinem Fall den medial kommunizierten Unfallursachen.

Aus diesem Grund stellen die unterfertigten Abgeordneten nachstehende

## **Anfrage:**

1. Gibt es einen Endbericht zum Flugunfall am Achensee am 30. März 2011?
  - a. Wenn nein, warum nicht?
  - b. Wenn ja, wann wurde er fertiggestellt?
  - c. Wenn ja, warum wurde er nicht durch die Bundesanstalt für Verkehr (VERSA) veröffentlicht?
2. Gab es Zwischenberichte (Berichtsenwürfe)?
  - a. Wenn ja, wieviele?
  - b. Wenn ja, wann wurden sie jeweils fertig gestellt?
  - c. Wenn ja, wurden sie adaptiert?
    - i. Wenn ja, mit welcher Begründung wurden sie adaptiert?
3. Wie lange dauerten die Untersuchungen? (unter Angabe des konkreten Zeitraums)
4. Welche Personen waren mit der Bearbeitung an der Untersuchung in welchem Zeitraum und in welcher Funktion befasst?
5. Welchen Organisationen waren die Personen, die bei der Untersuchung beteiligt waren, unterstellt?
6. Waren private Dienstleister an der Untersuchung beteiligt?
  - a. Wenn ja, wer und in welchem Zeitraum?
7. Welche Personen waren mit der Bearbeitung bei der Berichtserstellung in welchem Zeitraum und in welcher Funktion befasst?
8. Welchen Organisationen waren die Personen, die bei der Berichtserstellung beteiligt waren, unterstellt?
9. Waren private Dienstleister an der Berichtserstellung beteiligt?
  - a. Wenn ja, wer und in welchem Zeitraum?
10. Wer war mit der Leitung der Untersuchung betraut? (wenn mehrere Personen, bitte die jeweilige Zeitspanne erwähnen)
11. Wer war mit der Leitung der Berichtserstellung betraut? (wenn mehrere Personen, bitte die jeweilige Zeitspanne erwähnen)
12. Was sind die genauen Ursachen für den Absturz?

13. Warum weichen die medial kommunizierten Unfallursachen derart gravierend von den Unfallursachen des Berichtsentwurfs ab?
- Wenn ja, warum?
  - Wenn nein, warum nicht?
14. Warum wurden vom Piloten des Hubschraubers unmittelbar vor dem Unfall derart ungewöhnliche Flugmanöver durchgeführt?
15. Welchem Zweck dienten diese Flugmanöver?
16. Warum befand sich ein Schweizer Polizist mit an Bord des Hubschraubers?
17. Handelte es sich bei diesem Flug um eine "Ausgleichsmaßnahme Schengen"?
- Wenn ja, von welcher Behörde wurde dieser Flug als "Ausgleichsmaßnahme Schengen" bewilligt?
  - Wenn ja, auf welcher Rechtsgrundlage wurde dieser Flug als "Ausgleichsmaßnahme Schengen" bewilligt?
  - Wenn ja, was war der konkrete Zweck dieses Fluges?
  - Wenn nein, warum wurde dieser Flug durchgeführt?
18. Warum wurde die Fertigstellung des Berichts vom Leiter der Flugpolizei bekannt gegeben und nicht, wie es eigentlich üblich ist, von der zuständigen Untersuchungsstelle im BMVIT?
19. Wurde die Schweiz zur Entsendung von Beobachtern zur Untersuchung des Unfallhergangs eingeladen?
- Wenn ja, wer hat als Beobachter der Untersuchungen in welchem Zeitraum und in welcher Funktion teilgenommen?
  - Wenn nein, warum nicht?
20. Nahmen Entsandte der Schweiz an der Erstellung des Berichts teil?
- Wenn ja, wer hat als Entsandter in welchem Zeitraum und in welcher Funktion an der Untersuchung teilgenommen?
  - Wenn nein, warum nicht?
21. Üblicherweise beinhalten Untersuchungsberichte Sicherheitsempfehlungen. Wurden im Endbericht Sicherheitsempfehlungen angeführt?
- Wenn ja, welche?
  - Wenn nein, warum nicht?



Rainer Kälin  
(HABEG)  
Christian Habs  
C. Vavrik  
N. Seiwel  
(Seiwel)

