

ANFRAGE

des Abgeordneten DI Gerhard Deimek
und weiterer Abgeordneter
an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie
betreffend Ausfall der Flugsicherung am 5. Juni 2014

In Kurier vom 8. Juni 2014 wurde unter dem Titel „Aufregung um NATO-Störsender. Auch die Austro Control vermutet NATO-Manöver als Ursache für gestörte Flugsicherung“ folgendes berichtet:

„Nach dem Ausfall der zivilen Flugsicherungssysteme vergangenen Donnerstag herrscht nun große Aufregung. Verschwörungstheoretiker vermuten als Ursache einen elektronischen Anschlag der Amerikaner. Und bei den Behörden versucht man zu kalmieren.

Wie der KURIER berichtete, verschwanden Donnerstag ab 14 Uhr die Flugzeuge von den Bildschirmen der Austro Control. Manche tauchten wieder auf, um abermals zu verschwinden. Offenbar waren reihenweise die Transponder der Jets ausgefallen. Jene Datensender, die der Austro Control Flughöhe, Kurs und Geschwindigkeit übermitteln. Das bedeutete eine brenzlige Situation für die Fluglotsen. Denn sie haben einen reibungslosen Ablauf von etwa 4000 Überflügen über Österreich zu gewährleisten schaltete auf Handbetrieb um. Es wurden zusätzliche Fluglotsen eingesetzt und weitere Lufträume geöffnet sowie die Sicherheitsabstände vergrößert. Die Positionen der Flieger wurden per Sprechfunk abgefragt. So konnte der Systemausfall ohne Kollision überstanden werden.

Gleichzeitig betroffen waren auch die Flugsicherungszentralen in Karlsruhe, Prag und Bratislava.

Der KURIER konnte in Erfahrung bringen, dass just zu dieser Zeit in Ungarn eine NATO-Übung für elektronische Kampfführung (EloKa) stattfand. Übungsziel war es, mit Störsendern die Transponder von Flugzeugen zu blockieren. Dabei dürfte ein Fehler passiert sein, und das Störsignal verbreitete sich über halb Europa.

Den Verdacht, dass ein Betriebsunfall bei der NATO die Ursache gewesen sei, teilt auch Austro Control Sprecher Markus Pohanka. Gegenüber der APA erklärte er: "Ursache für den Ausfall könnte eine NATO-Übung in Ungarn gewesen sein." Ansonsten versucht der Austro Control-Sprecher zu kalmieren. Der Ausfall habe nur 25 Minuten gedauert. Nach Informationen, die dem KURIER vorliegen, dauerte er in Österreich bis 17 Uhr und in den Nachbarländern bis 19.30 Uhr.

Die NATO gibt in solchen Fällen üblicherweise keine Stellungnahme ab. Wohl aber löste die Meldung verschiedene Verschwörungstheorien aus. So vermutete etwa ein KURIER-Poster, dass die Amerikaner das Radar störten, um illegal ein Flugzeug durch Europa zu bringen. Das ist aber keine schlüssige Theorie. Denn in diesem Falle hätten sie das Radarsystem des Bundesheeres stören müssen. Denn das Heer mit seinem aktiven System "Goldhaube" sieht im Gegensatz zur Austro Control auch jene Flugzeuge, die keinen Transponder eingeschaltet haben. Oberst Michael Bauer, Sprecher des Verteidigungsministeriums, hält dazu fest, dass das militärische Radar die ganze Zeit störungsfrei weitergearbeitet habe.

Ein ähnlicher Vorfall wird aus den USA berichtet. Dort war am 30. April der Flugplan eines US-amerikanischen Spionageflugzeugs U-2 vom Computer der Luftverkehrskontrolle Los Angeles falsch interpretiert worden. Die U-2 flog zwar in extremer Höhe. Doch der Computer ordnete sie in normaler Flughöhe ein. Dadurch wurden mehr als

200 Flüge verzögert oder mussten überhaupt gestrichen werden. Weitere Dutzend wurden auf kleinere Flughäfen verlegt.

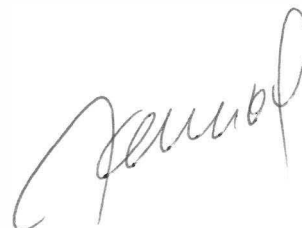
Dieser Zwischenfall hat zwar eine andere Ursache als die Vorfälle vom Donnerstag, aber die Wirkung war die gleiche. Auch die US-Fluglotsen stellten auf "Handbetrieb" um. Sie mussten zu ihren Telefonen und Funkgeräten greifen, und die aktuellen Flugpläne und Positionen einzeln abfragen.“

In diesem Zusammenhang richten die unterfertigten Abgeordneten an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie folgende

Anfrage

1. Entspricht der Bericht im Kurier den Tatsachen?
2. Wenn ja, in welcher exakten Zeitspanne ist es zu einem Ausfall/zu Ausfällen der Flugsicherung gekommen?
3. Wie viele Flugzeuge aufgegliedert nach Passagier- und Frachtflugzeugen sowie Privatflieger waren zu diesem Zeitpunkt im österreichischen Luftraum unterwegs?
4. In welchen weiteren europäischen Staaten ist es zeitgleich zu Ausfällen der Flugsicherung gekommen?
5. Wie viele Flugzeuge aufgegliedert nach Passagier- und Frachtflugzeugen sowie Privatflieger waren zu diesem Zeitpunkt in den vom Ausfall der Flugsicherung betroffenen Lufträumen unterwegs?
6. Ist es aufgrund des Ausfalles der Flugsicherung am 5. Juni 2014 in Österreich zu Flugausfällen gekommen und wenn ja, in welchem Umfang?
7. Ist es aufgrund des Ausfalles der Flugsicherung am 5. Juni 2014 in Österreich zu Flugverspätungen gekommen und wenn ja, in welchem Umfang?
8. Aus welchem Grund ist die Flugsicherung ausgefallen?
9. War das NATO-Manöver die Ursache für den Ausfall der Flugsicherung?
10. Wenn ja, wurden Sie von einem möglichen Ausfall der Flugsicherung vorab informiert?
11. Wenn nein, weshalb schließen Sie einen solchen Zusammenhang aus?
12. Welche Maßnahmen wurden gesetzt, um derartige Ausfälle in Zukunft zu verhindern?
13. Wie hoch sind die durch den Ausfall der Flugsicherung am 5. Juni 2014 entstandenen Mehrkosten?
14. Wer muss für diese Kosten aufkommen?
15. Wie häufig ist die Flugsicherung in den letzten 5 Jahren ausgefallen?
16. Inwieweit ist es dabei jeweils zu Flugausfällen, Flugverspätungen bzw. Unfällen gekommen?
17. Welche Gefahr sowohl für die Passagiere und das Luftfahrtpersonal als auch für die Bevölkerung insgesamt entsteht durch einen Ausfall der Flugsicherung?
18. Wie lange kann der Flugbetrieb in Österreich bei einem Ausfall der Flugsicherung aufrecht erhalten werden?






MW