

Anfrage

des Abgeordneten Mag. Günther Kumpitsch
und weiterer Abgeordneter
an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend Gefährdung der Flugsicherheit durch Laserattacken

Bereits seit mehreren Jahren ist der österreichische Flugverkehr mit einer Problematik konfrontiert, die das Leben von Menschen massiv bedroht. Es mehren sich die Vorfälle, bei denen die Flugsicherheit durch den mutwilligen Missbrauch von Lasergeräten, die vom Boden aus bedient werden, nicht mehr gegeben ist. Über weite Strecken reichende Laserstrahlen werden gezielt auf Piloten von Passagier- und Frachtflugzeugen, sowie auch andere Flugkörper abgegeben, um den Flug zu stören. Wenn ein solcher Strahl eines Laserpointers auf die Cockpitscheibe eines Flugkörpers trifft, so wird das Licht so stark gebrochen, dass, laut eigenen Angaben von betroffenen Piloten, diese für einige Sekunden erblinden und orientierungslos werden. Im Notfall muss sogar auf den Autopiloten zugegriffen werden, um das Flugzeug zu stabilisieren. Eine solch massive Beeinträchtigung von Piloten während eines Fluges, könnte gravierende Folgen haben und im schlimmsten Fall einen weitreichenden Sach- und Personenschaden herbeiführen. Pro Jahr werden ca. 20 solcher oder ähnlicher Vorfälle gemeldet.

Zur Veranschaulichung der prekären Lage, hinsichtlich der Flugsicherheit im österreichischen Luftraum, seien nachstehend einige Beispiele genannt: Am 25. Juni 2019 kam es zu einem Zwischenfall, bei dem ein im Landeanflug (1524 Meter Höhe) auf den Flughafen Graz-Thalerhof befindliches Passagierflugzeug, mit 81 Menschen an Bord, von einem grünen Laserstrahl geblendet wurde. Glücklicherweise konnte das Flugzeug sicher landen und es kam niemand zu Schaden. Der oder die Täter sind unbekannt. (<https://www.krone.at/1947105>)

Bereits im Jahr 2017 kam es zu ähnlichen Vorfällen, bei denen es zu einer Sicherheitsgefährdung im Flugverkehr mittels Laserpointer kam. Mitte August 2017 wurde in Linz ein Flugzeug durch einen Laserstrahl getroffen. Dort konnten unmittelbar nach dem Laserpointerangriff drei Burschen im Alter von 14 und 15 Jahren ausgeforscht werden. Sie wurden wegen fahrlässiger Gemeingefährdung und Gefährdung der Sicherheit der Luftfahrt angezeigt.

(https://www.kleinezeitung.at/steiermark/5295922/Nach-Fall-in-Graz_Piloten-in-gefaehrlichem-Blindflug_)

Laserattacken auf Flugkörper, die die Sicherheit des Flugverkehrs drastisch beeinflussen, sind kein Kavaliersdelikt. Es stellt eine fahrlässige Gemeingefährdung und Gefährdung der Sicherheit der Luftfahrt dar. Ein solches Delikt kann mit bis zu 10 Jahren Haft geahndet werden.

(https://www.kleinezeitung.at/steiermark/5295922/Nach-Fall-in-Graz_Piloten-in-gefaehrlichem-Blindflug_)

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

Anfrage

1. Wie viele Fälle nach § 94 LFG, hinsichtlich ortsfester und mobiler Anlagen mit optischer oder elektrischer Störwirkung, wurden angezeigt?
 - 1a. Bei vielen dieser angezeigten Vorfälle konnten die Täter ermittelt werden?
 - 2a. Wie viele der Täter konnten jeweils in den Jahren 2016, 2017 und 2018 ermittelt werden?
2. Kam es nach § 89 StGB Gefährdung der körperlichen Sicherheit zu Strafanzeigen?
 - 2a. Wenn ja, zu wie vielen Strafanzeigen kam es jeweils in den Jahren 2016, 2017 und 2018?
3. In wie vielen Fällen, nach § 94 LFG, wurden ortsfeste Anlagen zur optischen oder elektrischen Störwirkung verwendet?
 - 3a. In wie vielen war dies jeweils in den Jahren 2016, 2017 und 2018 der Fall?
4. In wie vielen Fällen, nach § 94 LFG, wurden mobile Anlagen zur optischen oder elektrischen Störwirkung verwendet?
 - 4a. Wie viele mobile Anlagen, nach § 94 LFG, wurden jeweils in den Jahren 2016, 2017 und 2018 verwendet?
5. An welchen österreichischen Flughäfen wurden Vorfälle nach § 94 LFG angezeigt?
6. Ereigneten sich die Angriffe auf Fluggeräte durch mobile Anlagen mit optischer oder elektrischer Störwirkung innerhalb der Sicherheitszonen (BGBI. 253/1957)?
 - 6a. Wenn ja, an welchen Flughäfen?
 - 6b. Wenn ja, wie viele waren es jeweils in den Jahren 2016, 2017 und 2018?
7. Ereigneten sich die Angriffe auf Fluggeräte durch mobile Anlagen mit optischer oder elektrischer Störwirkung außerhalb der Sicherheitszonen (BGBI. 253/1957)?
 - 7a. Wenn ja, an welchen Flughäfen?
 - 7b. Wie viele Angriffe, außerhalb der Sicherheitszone, waren es jeweils in den Jahren 2016, 2017 und 2018?
8. Kam es nach § 128 LFG Absatz 3 zu Strafanzeigen?

- 8a. Wenn ja, wie viele Strafanzeigen waren es jeweils in den Jahren 2016, 2017 und 2018?
9. In wie vielen angezeigten Fällen wurden Laser der Klasse 1M, nach § 128 LFG Absatz 3, verwendet?
- 9a. In wie vielen Fällen wurden Laser der Klasse 1M jeweils in den Jahren 2016, 2017 und 2018 verwendet?
- 9b. In wie vielen angezeigten Fällen wurden Laser der Klasse 2M, nach § 128 LFG Absatz 3, verwendet?
- 9c. In wie vielen Fällen wurden Laser der Klasse 2M jeweils in den Jahren 2016, 2017 und 2018 verwendet?
- 9d. In wie vielen angezeigten Fällen wurden Laser der Klasse 3R, nach § 128 LFG Absatz 3, verwendet?
- 9e. In wie vielen Fällen wurden Laser der Klasse 3R jeweils in den Jahren 2016, 2017 und 2018 verwendet?
- 9f. In wie vielen angezeigten Fällen wurden Laser der Klasse 3B, nach § 128 LFG Absatz 3, verwendet?
- 9g. In wie vielen Fällen wurden Laser der Klasse 3B jeweils in den Jahren 2016, 2017 und 2018 verwendet?
- 9h. In wie vielen angezeigten Fällen wurden Laser der Klasse 4 gemäß ÖVE/ÖNORM EN 60825-1+A11+A2, nach § 128 LFG Absatz 3, verwendet?
- 9i. In wie vielen Fällen wurden Laser der Klasse 4 jeweils in den Jahren 2016, 2017 und 2018 verwendet?



