

Anfrage

des Abgeordneten Mag. Günther Kumpitsch
und weitere Abgeordnete
an den Bundesminister für Inneres
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 Vorfälle, bei denen es zu einer Sicherheitsgefährdung im Flugverkehrs 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 stellen die unterfertigten Abgeordneten an den Bundesminister für Inneres folgende

Anfrage

1. Zu wie vielen Strafanzeigen kam es nach § 186 der StGB Vorsätzliche Gefährdung der Sicherheit der Luftfahrt, hinsichtlich ortsfester und/oder mobiler Anlagen mit optischer oder elektrischer Störwirkung?
 - 1a. Wie viele Strafanzeigen nach § 186 der StGB gab es im Jahr 2016?
 - 2a. Wie viele Strafanzeigen nach § 186 der StGB gab es im Jahr 2017?
 - 3a. Wie viele Strafanzeigen nach § 186 der StGB gab es im Jahr 2018?
2. An welchen österreichischen Flughäfen wurden Vorfälle nach § 186 der StGB Vorsätzliche Gefährdung der Sicherheit der Luftfahrt durch ortsfeste und/oder mobile Anlagen mit optischer oder elektrischer Störwirkung angezeigt?
3. In wie vielen Fällen, die nach § 186 der StGB Vorsätzliche Gefährdung der Sicherheit der Luftfahrt durch ortsfeste und/oder mobile Anlagen mit optischer oder elektrischer Störwirkung angezeigt wurden, konnten die Täter ermittelt werden?
 - 3a. Wie viele der Täter konnten jeweils in den Jahren 2016, 2017 und 2018 ermittelt werden?
4. In wie vielen Fällen, die nach § 186 der StGB Vorsätzliche Gefährdung der Sicherheit der Luftfahrt durch ortsfeste und/oder mobile Anlagen mit optischer oder elektrischer Störwirkung angezeigt wurden, konnten die Täter nicht ermittelt werden?
 - 4a. Wie viele der Täter konnten jeweils in den Jahren 2016, 2017 und 2018 nicht ermittelt werden?
5. Kam es nach § 186 der StGB Vorsätzliche Gefährdung der Sicherheit der Luftfahrt durch ortsfeste und/oder mobile Anlagen mit optischer oder elektrischer Störwirkung, zu Strafanzeigen?
 - 5a. Wenn ja, zu wie vielen?
 - 5b. Wie viele Strafanzeigen gab es jeweils in den Jahren 2016, 2017 und 2018?
 - 5c. Welches Alter hatten diejenigen, die nach § 186 der StGB angezeigt wurden?
 - 5d. Welche Nationalität hatten diejenigen, die nach § 186 der StGB angezeigt wurden?

6. Kam es nach § 186 der StGB Vorsätzliche Gefährdung der Sicherheit der Luftfahrt durch ortsfeste und/oder mobile Anlagen mit optischer oder elektrischer Störwirkung, zu Freiheitsstrafen?
 - 6a. Wenn ja, zu wie vielen?
 - 6b. Wie viele Freiheitsstrafen gab es jeweils in den Jahren 2016, 2017 und 2018?
 - 6c. Welches Alter hatten diejenigen, die nach § 186 der StGB mit einer Freiheitsstrafe belangt wurden?
 - 6d. Welche Nationalität hatten diejenigen, die nach § 186 der StGB mit einer Freiheitsstrafe belangt wurden?

7. Hatten die Vorfälle, die nach § 186 der StGB Vorsätzliche Gefährdung der Sicherheit der Luftfahrt, die durch ortsfeste und/oder mobile Anlagen mit optischer oder elektrischer Störwirkung angezeigt wurden, den Tod eines Menschen oder schwere Körperverletzungen (§ 84 Abs. 1) einer größeren Zahl von Menschen zur Folge?
 - 7a. Wenn ja, bei wie vielen Personen war dies, nach § 186 der StGB, jeweils in den Jahren 2016, 2017 und 2018 der Fall?
 - 7b. Welche Beeinträchtigungen hatten/haben die Geschädigten?

8. Kam es nach § 89 StGB Gefährdung der körperlichen Sicherheit zu Strafanzeigen?
 - 8a. Wenn ja, zu wie vielen?
 - 8b. Wie viele Strafanzeigen, nach § 89 StGB, gab es jeweils in den Jahren 2016, 2017 und 2018?
 - 8c. Wie viele der Täter erhielten eine Freiheitsstrafe?
 - 8d. Wie viele von den Tätern erhielten eine Geldstrafe?

9. Kam es nach § 278c StGB Terroristische Straftaten, hinsichtlich optischer oder elektrischer Störwirkung von Fluggeräten, zu Anzeigen?
 - 9a. Wenn ja, wie viele Anzeigen nach § 278c StGB gab es jeweils in den Jahren 2016, 2017 und 2018?

10. Kam es nach § 278c StGB Terroristische Straftaten, hinsichtlich optischer oder elektrischer Störwirkung von Fluggeräten, zu Verurteilungen nach § 186 StGB Absatz 3?
 - 10a. Wenn ja, zu wie vielen?
 - 10b. Zu vielen Verurteilungen nach § 186 StGB Absatz 3 kam es jeweils in den Jahren 2016, 2017 und 2018?

11. Ereigneten sich die Angriffe auf Fluggeräte durch mobile Anlagen mit optischer oder elektrischer Störwirkung innerhalb der Sicherheitszonen (BGBl. 253/1957)?

11a. Wenn ja, wie viele Angriffe auf Fluggeräte waren es jeweils in den Jahren 2016, 2017 und 2018?

12. Ereigneten sich die Angriffe auf Fluggeräte durch mobile Anlagen mit optischer oder elektrischer Störwirkung außerhalb der Sicherheitszonen (BGBl. 253/1957)?

12a. Wenn ja, wie viele waren es jeweils in den Jahren 2016, 2017 und 2018?

13. Welche Ziele und Motivationen hatten die Täter, die nach § 186 der StGB Vorsätzliche Gefährdung der Sicherheit der Luftfahrt eine Anzeige oder eine Freiheitsstrafe erhielten?

Beige Ricarda
Therese
Kugstich
Jandrea (Konsmann)

