

**Leonore Gewessler, BA**  
Bundesministerin

An den  
Präsident des Nationalrates  
Mag. Wolfgang Sobotka  
Parlament  
1017 Wien

leonore.gewessler@bmk.gv.at  
+43 1 711 62-658000  
Radetzkystraße 2, 1030 Wien  
Österreich

Geschäftszahl: 2022-0.475.008

19. August 2022

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Dr. Margreiter, Kolleginnen und Kollegen haben am 30. Juni 2022 unter der **Nr. 11471/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Missstände in der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes (SUB) gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Wer entscheidet innerhalb der SUB aufgrund welcher Kriterien ob ein Bericht zur Untersuchung eines Unfalls veröffentlicht wird?*

Sicherheitsuntersuchungen sind gemäß § 15 UUG 2005 durch einen Untersuchungsbericht abzuschließen und zu veröffentlichen.

Die Genehmigung des zu veröffentlichenden Untersuchungsberichtes erfolgt, nach Vorgehen durch den:die jeweilige:n Fachbereichsleiter:in, durch die Leiterin der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes.

Zu Frage 2:

- *Wer entscheidet innerhalb der SUB aufgrund welcher Kriterien ob Untersuchung eingestellt wird?*

Eine Einstellung von eingeleiteten Untersuchungen ist nach der geltenden Rechtslage nicht vorgesehen.

Zu Frage 3:

- *Aus der Anfragebeantwortung 12187/AB ging hervor, dass der Aufwand für rechtliche Beratung in der BAV 2016 bei €90.090,00 lag, 2017 wurde dieser nur mehr mit 33.930,00 beziffert.*
- a. Wie hoch ist der Aufwand für rechtliche Beratung in der SUB (aufgeschlüsselt nach Jahren seit 2017?)*

Jahr	Betrag in Euro (inkl. USt.)
2017	0,00* *Die SUB wurde mit einem eigenen Budget ausgestattet, aus dem 2017 im Gegensatz zur aufgelösten BAV keine Kosten für Rechtsberatung bezahlt wurden.
2018	0,00
2019	0,00
2020	6.142,56
2021	10.198,44
2022	0,00

Zu Frage 4:

- *Der damalige Verkehrsminister Jörg Leichtfried führte in seiner Anfragebeantwortung Nr. 11070/J aus, dass zwischen 1986 und Februar 2017 gemäß den zum Vorfallzeitpunkt jeweils geltenden Rechtsvorschriften die Flugunfallkommissionen, ab 1999 die Flugunfalluntersuchungsstelle sowie ab dem Jahr 2006 die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes nur mit sechs Vorfällen von Polizeihubschraubern befasst gewesen seien.*
- Wieviele Vorfälle beim Einsatz von Polizeihubschraubern ereigneten sich seit 2017?*
  - Wann ereignete sich dieser Vorfall?*
  - Wo ereignete sich dieser Vorfall?*
  - Wieviele Verletzte gab es bei dem Vorfall?*
  - Wieviele tödlich Verunglückte gab es bei dem Vorfall?*
  - Wer war an der Untersuchung des Vorfalls zu welchem Zeitpunkt beteiligt?*
  - Wer war an der Berichterstellung des Vorfalls zu welchem Zeitpunkt beteiligt?*
  - Wann wurde der jeweilige Untersuchungsbericht des Vorfalls veröffentlicht?*
  - Wie lauteten die Sicherheitsempfehlungen der jeweiligen Untersuchungsberichte?*

Seit 2017 ereignete sich ein Vorfall am 14. März 2020 um ca. 14:40 Uhr UTC / 15:40 Uhr Lokalzeit am Flugplatz Bad Vöslau (LOAV). Es gab weder Verletzte noch tödlich Verunglückte. Die SUB prüfte den Vorfall nach dem Bekanntwerden und führte Ersterhebungen durch. Der Vorfall wurde nach Erhebung der Fakten als Störung eingestuft, da es zu keiner unmittelbaren Kollisionsgefährdung kam. Es bestand keine Untersuchungspflicht, aus einer Sicherheitsuntersuchung waren keine Verbesserungen der Sicherheit der Zivilluftfahrt zu erwarten. Daher

wurde keine Sicherheitsuntersuchung eingeleitet, dementsprechend auch kein Bericht veröffentlicht und keine Sicherheitsempfehlungen ausgesprochen.

Zu Frage 5:

- *In der Anfragebeantwortung 12190/AB argumentierte Verkehrsminister Leichtfried, dass zu den Vorfällen "am 21. Mai 2013 und 21. März 2014" keine Sicherheitsuntersuchungen durchgeführt wurden.*
- a. *Wer entscheidet und aufgrund welcher Kriterien ob innerhalb der SUB zu einem Vorfall eine Sicherheitsuntersuchung durchgeführt wird?*

Beide genannten Vorfälle betrafen den Fachbereich Schiene. Sicherheitsuntersuchungen werden eingeleitet, wenn aufgrund eines Ereignisses eine Untersuchungspflicht gemäß § 9 Abs. 2 UUG 2005 besteht. Schwere Unfälle sind jedenfalls zu untersuchen. Darüber hinaus ist eine Sicherheitsuntersuchung von Vorfällen, die keine schweren Unfälle sind, immer dann durchzuführen, wenn zu erwarten ist, dass eine Sicherheitsuntersuchung neue Erkenntnisse zur Vermeidung künftiger Vorfälle bringt. Im Bereich Schiene können auch Unfälle und Störungen untersucht werden, die unter leicht veränderten Bedingungen zu schweren Unfällen hätten führen können. Die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes kann entscheiden, ob ein solcher Unfall oder eine solche Störung untersucht wird oder nicht. Weiters bestimmt sie im Einzelfall den/die Untersuchungsbeauftragte:n, dem/der die Verantwortung für Organisation, Durchführung und Aufsicht der jeweiligen Sicherheitsuntersuchung einschließlich der Entscheidung zur Mitwirkung von Sicherheitsuntersuchungsstellen anderer Mitgliedstaaten der Europäischen Union übertragen wird.

Für Sicherheitsuntersuchungen im Bereich Zivilluftfahrt gelten die Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 über die Untersuchung und Verhütung von Unfällen und schweren Störungen in der Zivilluftfahrt, ABl. Nr. L 295 vom 12. November 2010 S. 35 sowie die Durchführungsbestimmungen im 3. Abschnitt des UUG 2005.

Zu Frage 6:

- *Wie viele Vorfälle im Bereich der Zivilluftfahrt ereigneten sich in den Jahren 2017 bis 2021 in Österreich?*
- a. *Wie viele davon waren Unfälle oder schwere Störungen, welche zum Gegenstand einer Sicherheitsuntersuchung wurden? Wir bitten um tabellarische Aufstellung.*
- b. *Bei wie vielen dieser Unfälle oder schweren Störungen ist die Bearbeitung noch nicht fertiggestellt? Wir bitten um tabellarische Aufstellung.*

Die Zahlen für die Jahre 2017 bis 2020 können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden. Die Zahlen für das Berichtsjahr 2021 werden im Zuge des Sicherheitsberichtes gemäß § 19 UUG 2005 bis spätestens 30. September veröffentlicht.

	2017	2018	2019	2020
<b>Vorfälle gesamt</b>	4503	6753	9452	4192
<b>Unfälle</b>	121	98	105	67
<b>Sicherheitsunteruntersuchungen</b>	19	9	14	5
• davon Unfälle	17	7	14	5
• davon schwere Störungen	2	2	-	-
Noch nicht abgeschlossene Untersuchungen (Stand 25. Juli 2022)	4	-	3	1

Zu Frage 7:

- *Wie viele Mitarbeiter hat die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes aktuell?*
- Wie viele Mitarbeiter der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes sind ganz oder teilweise für die Untersuchung von Vorfällen im Bereich der Zivilluftfahrt zuständig?*
  - Welche Kosten sind für Schulungen einzelner Mitarbeiter der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes entstanden, welche für die Untersuchung von Vorfällen im Bereich der Zivilluftfahrt zuständig sind? Wir bitten um tabellarische Aufstellung nach den Jahren 2017-2021.*

Die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes hat aktuell 27 Mitarbeiter:innen (exkl. Leiterin der SUB). 9 Mitarbeiter:innen (exkl. Leiter des Bereiches Luftfahrt) sind für die Untersuchung von Vorfällen im Bereich der Zivilluftfahrt zuständig.

**Schulungen 2017**

Schulung	Vertragspartner	Kosten
Theorielehrgang: <ul style="list-style-type: none"> <li>Aircraft Accident Investigation</li> <li>Gas Turbine Engine Accident Investigation</li> </ul>	USC School of Engineering	\$ 5.925,00 (US Dollar)
Theorielehrgang: <ul style="list-style-type: none"> <li>Aircraft Accident Investigation</li> <li>Gas Turbine Engine Accident Investigation</li> </ul>	USC School of Engineering	\$ 5.925,00 (US Dollar)
Theorielehrgang: <ul style="list-style-type: none"> <li>Aircraft Accident</li> </ul>	USC School of Engineering	\$ 10.925,00 (US Dollar)

Investigation		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gas Turbine Engine Accident Investigation</li> <li>• Human Factors in Aviation Maintenance</li> <li>• Safety Management For Remotely Piloted Aircraft</li> </ul>		
Theorielehrgang:	USC School of Engineering	\$ 10.925,00 (US Dollar)
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aircraft Accident Investigation</li> <li>• Gas Turbine Engine Accident Investigation</li> <li>• Human Factors in Aviation Maintenance</li> <li>• Safety Management For Remotely Piloted Aircraft</li> </ul>		
Ausbildung zum Brandschutzwart	Institut zur Förderung von Brandschutz und Sicherheit	€ 276,48 (Brutto, inkl. USt.)

### Schulungen 2020

Schulung	Vertragspartner	Kosten in Euro (Brutto, inkl. USt.)
Uni Lehrgang Traffic Accident Research - Aviation Safety	Technische Universität Graz	900,00
Uni Lehrgang Traffic Accident Research - Aviation Safety	Technische Universität Graz	18.500,00
Uni Lehrgang Traffic Accident Research - Aviation Safety	Technische Universität Graz	900,00
Uni Lehrgang Traffic Accident Research - Aviation Safety	Technische Universität Graz	18.500,00
Masterlehrgang Luftverkehrsmanagement	FH JOANNEUM Gesellschaft mbH	15.600,00
Ausbildung "Luftverkehrsmanagement"	FH JOANNEUM Gesellschaft mbH	15.600,00

2018, 2019 und 2021 wurden keine Schulungen in Anspruch genommen.

Zu Frage 8:

- *Wie viele Vorfälle im Bereich der Zivilluftfahrt bearbeitet ein Mitarbeiter pro Jahr (wir bitten um tabellarische Aufstellung nach den Jahren 2017-2021)?*

Mitarbeiter inkl. Leitung	2017	2018	2019	2020	2021
<b>A</b>	4	4	3	3	1
<b>B</b>	2	3	4	3	5
<b>C</b>	4	6	8	5	6
<b>D</b>	-	-	5	7	5
<b>E</b>	2	3	3	4	3
<b>F</b>	2	4	4	3	3
<b>G</b>	3	3	3	6	5
<b>H</b>	1	4	6	6	4
<b>I (Seit Okt. 2021 im Dienst)</b>	-	-	-	-	-
<b>J (Seit Mai 2022 im Dienst)</b>	-	-	-	-	-
<b>K (Seit 2018 pensioniert)</b>	1	1	-	-	-

Einzelne Sicherheitsuntersuchungen wurden aufgrund ihrer Komplexität mehreren Jahren zugeordnet.

Zu Frage 9:

- *Wie viele Fremdgutachten werden zum Zwecke der Untersuchung von Vorfällen im Bereich der Zivilluftfahrt pro Jahr und Fall in Auftrag gegeben?*
- a. *Wie hoch sind die jährlich anfallenden Kosten für Fremdgutachten (wir bitten um tabellarische Aufstellung für die Jahre 2017-2021)?*

In der Regel wird jeweils ein Gutachten pro Fall in Auftrag gegeben, in einer geringen Anzahl an Fällen ist mehr als eines erforderlich. Die jährlichen Kosten 2017 bis 2021 können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

Jahr	Anzahl der Gutachten pro Jahr	Betrag in Euro (inkl. USt.)
2017	-	0,00
2018	13	114.387,78
2019	15	158.824,72
2020	7	84.312,86
2021	4	44.095,16

**Zu Frage 10:**

- *Gemäß § 7 UUG 2005 können Untersuchungsbeauftragte und beigezogene Sachverständige wegen Befangenheit abgelehnt werden.*
- Wie oft ist es im Zeitraum 2017 bis 2021 zur Ablehnung eines Untersuchungsbeauftragten oder eines beigezogenen Sachverständigen gemäß § 7 UUG 2005 gekommen?*
  - Wie oft wurde einem Ablehnungsantrag betreffend*
    - einem Untersuchungsbeauftragten*
    - einem beigezogenen Sachverständigen stattgegeben?*

Es wurden gemäß § 7 UUG 2005 keine Untersuchungsbeauftragte und beigezogene Sachverständige wegen Befangenheit abgelehnt. Ebenso wurden keine Ablehnungsanträge gestellt.

**Zu Frage 11:**

- *Einige Fälle stechen besonders ins Auge:*
- 2006 Polizeihubschrauber in Deutschlandsberg*
  - 2010 Polizeihubschrauber Achensee*
  - 2014 Enström 280*
  - 2017 Hubschrauber im Großglockner-Gebiet.*
    - Warum wurden die Untersuchungen in den oben genannten Fällen bis dato nicht fertiggestellt?*
    - Wie hoch waren die in diesen Fällen für Fremdgutachten aufgewendeten Kosten?*

**Derzeitiger Stand der Untersuchung zu den erfragten Fällen:**

- Die Untersuchung zum Polizeihubschrauber Achensee ist abgeschlossen.
- Die Untersuchung zum Hubschrauber im Großglockner-Gebiet ist kurz vor Veröffentlichung.
- Die Untersuchung Enstrom 280 wurde 2019 wiederaufgenommen, derzeit werden die Stellungnahmen eingearbeitet, die Veröffentlichung des Abschlussberichts steht bevor.
- Die Untersuchung Deutschlandsberg ist in Bearbeitung.

**Aufgewendete Kosten für Fremdgutachten:**

Vorfall	Betrag in Euro (inkl. USt.)
Achensee	33.226,00
Enstrom 280	61.094,16
Großglockner-Gebiet	24.439,78
Deutschlandsberg	derzeit keine Kosten angefallen

Leonore Gewessler, BA



