

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

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

Geschäftszahl: BMVIT-9.500/0005-I/PR3/2019

13. Jänner 2020

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Dr. Krisper, Kolleginnen und Kollegen haben am 13. November 2019 unter der **Nr. 83/J** an meinen Amtsvorgänger eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Bericht der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes (SUB) gerichtet.

Die an meinen Amtsvorgänger gerichtete Anfrage beantworte ich nach den mir vorliegenden Informationen wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Im SUB-Bericht zum Vorfall findet sich auf den Seiten 102 bis 132 unter Punkt 6.2. ein „Gutachten Rekonstruktion und Visualisierung des Fluges“: Wann wurde dieses Gutachten angefertigt?*
 - a. *Was kostete dieses Gutachten?*
 - b. *Wer genehmigte dieses Gutachten?*
 - c. *Ist ein Video bzw. eine Videoanimation Teil dieses Gutachtens?*
 - d. *Warum wurde dieses Video bisher nicht veröffentlicht?*
 - e. *Ist dieses Video einsehbar?*
 - i. *Wenn ja, wo?*

Das Gutachten belief sich auf € 20.600,- und wurde durch die Leiterin der SUB genehmigt. Das Video wurde mit 21. November 2019 veröffentlicht und ist auf der Internetplattform YouTube unter „[SUB] Unfallanimation – Hubschrauber Type EC 135P2+“ einsehbar.

https://www.youtube.com/watch?v=HV6k_3Dmtjs

https://www.bmvit.gv.at/behoerden/sub/berichte_kuerzlich.html

Zu Frage 2:

- In der OTS ist die Rede davon, dass „wie fälschlich berichtet – keine 'wilden' Flugmanöver gab“: Ab wann würde das BMVIT von „wilden Flugmanövern“ sprechen?
 - a. Gibt es dafür eine behördliche Definition?

Nein, gibt es nicht. Es gilt die genehmigten Betriebsgrenzen des Luftfahrzeuges gemäß der Zulassung des Luftfahrzeuges zu beachten und einzuhalten.

„Wilde Flugmanöver“ ist keine Nomenklatur der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes. Während des gesamten Fluges wurden die sicheren Betriebsgrenzen des Hubschraubers, einschließlich der des Mastmoments, nicht überschritten. Der rasche Ablauf lässt auf eine sehr professionelle Steuerführung schließen.

Zu Frage 3:

- Am Ende der OTS heißt es: "Seitens der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes wird ausdrücklich festgehalten, dass es sich bei dem Unfall um einen tragischen Zwischenfall gehandelt hat und es keine Auffälligkeiten in Hinblick auf Vorfälle im Betrieb der Flugpolizei seit 2011 gibt.": Wie viele Störungsmeldungen und Unfallmeldungen (genaue Auflistung nach Art der Meldung und Zeitpunkt) hat es seit 2011 an das BMVIT bzw. die SUB gegeben?

Die SUB ist gemäß VO (EU) 996/2010 verpflichtet Unfälle und schwere Störungen in der Zivilluftfahrt durchzuführen. Abgesehen vom Vorfall am 4.Juni 2017 wurden der SUB keine schweren Störungen bzw. Unfälle seitens der Flugpolizei gemeldet.

Zu Frage 4:

- Ist der Unfall am Eisenerzer Reichenstein im Juni 2017 mit zwei Toten aus Sicht des BMVIT keine „Auffälligkeit“?
 - a. Wenn nein, warum nicht?
 - b. Wurde dieser Unfall von der SUB untersucht?
 - i. Wenn nein, warum nicht?

Bei dem gegenständlichen Flug handelte es sich um einen Einsatzflug gemäß §145 LFG 1957. Für Einsatzflüge besteht gemäß VO (EU) 996/2010 keine Untersuchungspflicht.

Zu Frage 5:

- Die SUB hat zwei Sicherheitsempfehlungen in dem neuen Bericht zum Achensee-Absturz gegeben: Wurde bzw. wird kontrolliert, ob diese auch umgesetzt werden?
 - a. Ist dem BMVIT bereits bekannt, ob diese umgesetzt wurden?

Für den gegenständlichen Flugunfall wurden keine neuen Sicherheitsempfehlungen ausgesprochen. Es wurde auf die beiden bereits ausgesprochenen Vorschläge der Flugunfallkommission zu Flugunfall Aktenzahl 174.013, Gemeindegebiet Traunkirchen, Oberösterreich, aus dem Jahr 1979 verwiesen.

Die von der Flugunfallkommission am 21.12.1987 ausgesprochenen Vorschläge waren im vorliegenden Betriebshandbuch des Betreibers, im Zuge der Unfalluntersuchung Achensee 2011, nicht angeführt bzw. umgesetzt.

Zu Frage 6:

- Welche Sanktionsmöglichkeiten haben BMVIT und SUB, falls diese nicht umgesetzt werden?
 - a. Wurden entsprechende Sanktionen bereits ausgesprochen oder angedroht?

Die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes hat keine Sanktionsmöglichkeiten. Diese ist per Gesetz als neutrale Untersuchungsstelle eingerichtet, um durch die Untersuchung von Vorfällen wenn möglich und sinnvoll Sicherheitsempfehlungen auszuarbeiten, die weitere, gleich geartete oder ähnliche gelagerte Unfälle verhindern sollen.

Da das BMVIT weder Verwaltungsstrafbehörde noch im vorliegenden Fall Aufsichtsbehörde ist, sind auch von Seiten des BMVIT keine etwaigen Sanktionen erfolgt.

Zu Frage 7:

- Haben die Oberste Zivilluftfahrtbehörde oder die Austro-Control nach dem Erscheinen des Berichts irgendwie Schritte unternommen?
 - a. Wenn ja, welche?

Organisationen beim Einsatz durch Militär, Zollbehörden, Polizei, Such- und Rettungsdienste, Feuerwehr und Küstenwache oder im Rahmen der Tätigkeiten ähnlicher Stellen sind explizit von der Gültigkeit der EASA Grundverordnung, und damit auch von den darauf basierenden Durchführungsverordnungen, ausgenommen. Aus diesem Grund ist die diesbezügliche Zuständigkeit außerhalb der Austro Control angesiedelt und verwehrt sich auch das Bundesministerium für Inneres gegen eine immer wieder angedachte Aufsicht oder Zuständigkeit der Austro Control für Einsatzflüge, wie jenem der Gegenstand der angeführten Unfalluntersuchung ist.

Für Einsatzflüge gelten andere Betriebsvorschriften als für zivile Flüge, zum Beispiel in Bezug auf die einzuhaltenen Mindestflughöhen. Einsatzflüge der Polizei sind alleine schon aus diesem Aspekt mit dem zivilen Flugbetrieb nicht vergleichbar.

Dennoch verfolgt Austro Control alle Unfälle und Vorfälle im Rahmen des Safety Managements, um die daraus abgeleiteten Sicherheitsempfehlungen und Erkenntnisse, soweit sie für diese Betriebe relevant sind, den unter der Aufsicht von Austro Control stehenden Organisationen zum Zwecke der Erhöhung des Sicherheitsniveaus der Luftfahrt zugänglich zu machen.

Zu Frage 8:

- Der Rechnungshof stellte in seinem Prüfbericht auf Seite 28 (<https://www.rechnungshof.gv.at/rh/home/home/BUndesanstaltVerkehr.pdf>) zur Bundesanstalt für Verkehr (Reihe BUND 2018/48) fest, dass der Prüfbericht im Ausmaß von 18 Seiten gekürzt wurde:
 - a. Wurden diese Seiten jemals gefunden?

Wie im Rechnungshofbericht angeführt, wurde die Untersuchung durch den ehemaligen Leiter der Bundesanstalt für Verkehr (BAV) dem Geschäftsführer des von der BAV beauftragten Unternehmen B übermittelt. Dieses wurde mit der Fertigstellung des Berichts beauftragt. Durch das Unternehmen B vorgenommene Kürzungen wären dort zu hinterfragen. Der vom Unternehmen B erstellte Bericht wurde nicht veröffentlicht. Die Sicherheitsuntersuchungs-

stelle des Bundes hat den veröffentlichten Bericht auf Basis des vorläufigen Untersuchungsberichts erstellt. Am veröffentlichten Bericht hat ein Untersuchungsleiter gearbeitet, der bereits in die Ersterhebungen involviert war.

- b. *Hat das Innenministerium Informationen darüber, auf wessen Anweisung diese Seiten aus dem Bericht gestrichen wurden und weshalb dies geschah?*
- c. *Hat das Innenministerium Hinweise darauf, dass diese Seiten bewusst gestrichen wurden, um bestimmte Informationen zu verheimlichen?*

Da das BMVIT hier nicht der Adressat ist wird für die Beantwortung dieser Fragen auf das BMI verwiesen.

Zu Frage 9:

- *Gibt es auch so ein „technisches Gutachten“ zu anderen Vorfällen der Flugpolizei (zB Deutschlandsberg, Eisenerzer Reichenstein)?*
- a. *Wenn ja, bitte um Auflistung der Vorfälle?*
 - b. *Wenn nein, weshalb nicht?*

Der Vorläufige Untersuchungsbericht zu Deutschlandsberg wurde mit 11.10.2012 an alle Beteiligten im Zuge des Stellungnahmeverfahrens geschickt.

Bei Flugunfall Eisenerz bestand gemäß VO EU996/2010 keine Untersuchungspflicht.

Zu Frage 10:

- *Wie viele Untersuchungsberichte zur Flugpolizei sind derzeit noch offen? (Auflistung)*
- a. *Wann ist geplant, diese jeweils fertigzustellen? (Auflistung)*

Innsbruck 85.123

Deutschlandsberg 85.152

An der Fertigstellung der offenen Untersuchungen wird gearbeitet.

Zu Frage 11:

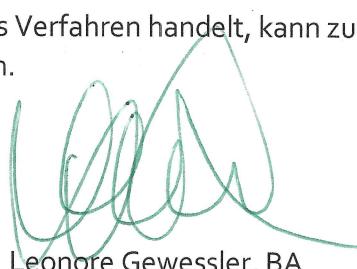
- *Wird der Vorfall aus dem Jahr 2007 beim Flughafen Innsbruck („Harte Landung“) aktuell untersucht?*
- a. *Wenn nein, warum nicht?*

Im Zuge der Aufarbeitung der offenen Altfälle wird derzeit unter anderem an der Abarbeitung gearbeitet.

Zu Frage 12:

- *Gibt es zu dem Vorfall aus 2007 eine vom BMVIT erkannte (wahrscheinliche) Ursache?*
- a. *Wenn ja, welche?*

Da es sich hierbei um ein laufendes Verfahren handelt, kann zum derzeitigen Zeitpunkt keine Aussage darüber getroffen werden.



Leonore Gewessler, BA

