

Mag. Alexander Schallenberg
Bundesminister

Minoritenplatz 8, 1010 Wien, Österreich

Herrn
Mag. Wolfgang Sobotka
Präsident des Nationalrates
Parlament
1017 Wien

Geschäftszahl: 2021-0.729.388

Wien, am 14. Dezember 2021

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Douglas Hoyos-Trauttmansdorff, Kolleginnen und Kollegen haben am 14. Oktober 2021 unter der Zl. 8248/J-NR/2021 an meinen Amtsvorgänger eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend „NATO Überflug“ gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich nach den mir vorliegenden Informationen wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 3:

- *Bei wem/bei welcher Behörde hat der Pilot den Flugplan angemeldet?*
- *Wird das BMLV bei Überflügen von ausländischen Militärflugzeugen routinemäßig informiert.*
- *Wer/welche Behörde verfolgt die Flugroute von ausländischen Militärflugzeugen in österreichischem Luftraum?*

Gemäß § 8 Abs. 4 Luftfahrtgesetz (BGBl.Nr. 253/1957 idgF) dürfen Einflüge in das und Ausflüge aus dem Bundesgebiet sowie landungslose Überflüge mit ausländischen Militärluftfahrzeugen nur mit Genehmigung des Bundesministers für Landesverteidigung (BMLV) durchgeführt

werden. Vor der Erteilung dieser Genehmigung ist der Bundesminister für europäische und internationale Angelegenheiten (BMEIA) zu hören. Die Genehmigungen werden vom BMLV in Form von Einzel- oder Jahresgenehmigungen nach Anhörung des BMEIA erteilt. Im gegenständlichen Fall wurde für das Flugzeug eine Jahresgenehmigung erteilt. Die Flugpläne ausländischer Militärflugfahrzeuge werden bei Austro Control und BMLV eingemeldet. Das BMLV wird bei Überflügen von Militärflugzeugen routinemäßig informiert. Die Flugrouten werden von Austro Control und BMLV verfolgt.

Zu den Fragen 4 bis 11:

- *Wie viele Überflüge von ausländischen Militärflugzeugen gibt es im Monatsschnitt? Welcher Anteil davon sind NATO, EU oder Drittstaatenflugzeuge? Sind Prozeduren für unterschiedliche Staaten verschieden? Wenn ja, bitte um Erklärung.*
- *Es gibt zu diesem Vorfall unterschiedliche Berichte. Ist es zutreffend, dass der Pilot des NATO Fluges nicht direkt über Funk erreichbar war, sondern über den Umweg einer NATO Einsatzzentrale kontaktiert werden musste? Oder ist zutreffend, dass er die Aufforderung, höher zu steigen, verweigert hat? Im Falle einer Verweigerung, von wem kam die Aufforderung? Im Falle einer Verweigerung, mit welcher Begründung hat der Pilot die Aufforderung verweigert? Hat er auf den eingereichten Flugplan verwiesen? Im Falle einer Verweigerung, ist diese auf eine unklare Behördenzuständigkeit zurückzuführen?*
- *Hat die Boeing einen oder zwei Hubschrauber unterflogen? Handelte es sich um Militär- oder Polizeihubschrauber?*
- *Nach welchen Kriterien entscheidet das ÖBH, ob ein Alarmstart einer Abfangjägerrotte angebracht ist?*
- *Hat das BMLV Zugriff auf eingemeldete Flugpläne? Wer ist Erstinstanz für die Sichtung dieser Flugpläne?*
- *Welche Sicherheitsvorkehrungen gibt es vor dem Einsatz einer Rotte von Abfangjägern? Wie weit hätte diese Situation eskalieren können? Welchen Limits unterliegen die Abfangjäger in derartigen Situationen?*
- *Ist das Prozedere, Flugpläne nicht zu begutachten, international üblich?*
- *Ist der angedachte Abänderungsvorschlag, bei Sichtflug von einer simplen Einreichungspflicht auf eine Rückantwortwartepflicht umzusteigen, international üblich?*

Der Gegenstand dieser Fragen fällt nicht in die Zuständigkeit meines Ressorts.

Zu der Frage 12:

- *Gab es eine diplomatische Protestnote vonseiten der österreichischen Bundesregierung an die ungarische Regierung oder an die NATO?*

Wenn ja, wann und an wen?

Wenn ja, gibt es bereits eine Antwort?

Wenn nein, welche Handlungen wird die Bundesregierung im Zusammenhang mit diesem Ereignis setzen?

Die NATO wurde umgehend um Aufklärung der Hintergründe des Vorfalls ersucht.

Mag. Alexander Schallenberg

