
83/J XXVII. GP

Eingelangt am 13.11.2019

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

Anfrage

**der Abgeordneten Dr. Stephanie Krisper, Kolleginnen und Kollegen
an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie
betreffend Bericht der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes (SUB)**

Der Kurier berichtete am 8.11.2019 (<https://kurier.at/chronik/oesterreich/vier-tote-bei-absturz-massive-vorwuerfe-gegen-flugpolizei/400665878>) über den Absturz eines Polizeihubschraubers am Tiroler Achensee und dessen "Aufarbeitung" durch das BMI.

Neben Manipulationen der Unfallberichte durch Angehörige des Innenministeriums und Unterdrückung von kritischen Sachverständigengutachten werden in dem Medienbericht erhebliche Systemdefizite in der Flugpolizei aufgezeigt: *"Der Zustand der Innenministeriums-Flotte ist laut dem Dokument so, dass eine normale Sicherheitsuntersuchung der Untersuchungsstelle (SUB) nicht mehr ausreicht und ein „externes Auditverfahren“ angeraten wird. Normalerweise ist das eine Maßnahme für eher dubiose Billigfluglinien. (...) Die Piloten dürfen in der Flotte des Innenministeriums de facto tun, was sie wollen. Die Sicherheit und der Passagierkomfort spielen nur "eine untergeordnete Rolle".*

Flüge zu Wirtshäusern oder um Kollegen nach Wanderungen in den Bergen abzuholen gelten als Einsatzflug (vergleichbar einer Blaulichtfahrt mit der Funkstreife). Damit gelten praktisch keine Regeln. Das könnte ein Mitgrund sein für die Häufung an schweren Unfällen bei der Flugpolizei sein, meinen Experten. Das Verkehrsministerium erwartet sich nun "ein Bündel an Maßnahmen" von der Flugpolizei."

(...)

Die Vorgaben der Flugpolizei widersprüchen teilweise den Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes, heißt es etwa. In einigen Fällen – wie etwa der besonders sicherheitsrelevanten Mindestflughöhe – würden genaue Regeln hingen überhaupt fehlen. So wurde nicht einmal der Radarhöhenmesser bei dem Flug am Achensee genutzt, obwohl dies den Absturz wohl verhindert hätte. Der Pilot (und Stützpunktleiter) hatte nicht einmal eine Instrumentenflugberechtigung."

Am 8.11.2019 schickte das BMVIT eine OTS mit dem Titel "Flugunfall „Achensee“: Menschliches Versagen als Unfallursache" aus.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

Anfrage:

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?
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?
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?
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?
5. Die SUB hat zwei Sicherheitsempfehlungen in dem neuen Bericht zum Achen-see-Absturz gegeben: Wurde bzw. wird kontrolliert, ob diese auch umgesetzt werden?
 - a. Ist dem BMVIT bereits bekannt, ob diese umgesetzt wurden?
6. Welche Sanktionsmöglichkeiten haben BMVIT und SUB, falls diese nicht umgesetzt werden?
 - a. Wurden entsprechende Sanktionen bereits ausgesprochen oder angedroht?
7. Haben die Oberste Zivilluftfahrtbehörde oder die Austro-Control nach dem Erscheinen des Berichts irgendwelche Schritte unternommen?
 - a. Wenn ja, welche?
8. Der Rechnungshof stellte in seinem Prüfbericht auf Seite 28 (https://www.rechnungshof.gv.at/rh/home/home/Bundesanstalt_Verkehr.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?
 - 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?
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?
10. Wie viele Untersuchungsberichte zur Flugpolizei sind derzeit noch offen? (Auflistung)
- a. Wann ist geplant, diese jeweils fertigzustellen? (Auflistung)
11. Wird der Vorfall aus dem Jahr 2007 beim Flughafen Innsbruck („Harte Landung“) aktuell untersucht?
- a. Wenn nein, warum nicht?
12. Gibt es zu dem Vorfall aus 2007 eine vom BMVIT erkannte (wahrscheinliche) Ursache?
- a. Wenn ja, welche?