

Peter Hanke
Bundesminister

An den
Präsidenten des Nationalrates
Dr. Walter Rosenkranz

ministerbuero@bmimi.gv.at
+43 1 711 62-658000
Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Österreich

Parlament
1017 Wien

Geschäftszahl: 2025-0.547.608

09. September 2025

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Hammer, Freundinnen und Freunde haben am 9. Juli 2025 unter der **Nr. 2754/J** eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Sicherheitsuntersuchungen in der Luftfahrt an mich gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 und 2:

- *Wie hoch waren die Kosten für Sachverständige (SV), aufgeschlüsselt für den AUA-„Hagelflug“ und den Swiss-„Qualmflug“? Und wie hoch waren die Stundensätze der einzelnen SV?*
- *Welche weiteren Kosten wie zB Reisekosten oder Überstunden für Mitarbeiter:innen sind bei den beiden Untersuchungen jeweils angefallen und in welcher Höhe?*

Die Sachverständigenkosten zum Flug AUA OS 434 vom 9. Juni 2024 beliefen sich auf € 413,80 bei einem Stundensatz von netto € 60,00. Für die Untersuchung dieses Fluges sind Mehrdienstleistungen im Ausmaß von € 2.013,19 und Reisekosten in Höhe von € 2.527,82 angefallen.

Die kumulierten Kosten für die gutachterlichen Leistungen zum Flug SWISS LX 1885 vom 23. Dezember 2024 beliefen sich auf netto € 71.198,94. Die Stundensätze variieren in diesem Fall je nach Gutachter:in zwischen € 100,00 netto und € 288,00 netto. Mit den Auftragnehmer:innen wurden jeweils Pauschalpreise vereinbart. Für die Untersuchung dieses Fluges sind Mehrdienstleistungen im Ausmaß von € 12.308,79 und Reisekosten in Höhe von € 27.367,04 angefallen.

Zu den Fragen 3 bis 7:

- *Gab es Ausschreibungen für diese Sachverständigen-Gutachten oder nach welchen Kriterien erfolgt die Auswahl konkret?*
- *Warum werden fast ausschließlich dieselben Sachverständigen beauftragt?*
- *Wie viel Geld wurde in den vergangenen fünf Jahren für Universitätslehrgänge und zusätzliche Ausbildungen von Mitarbeiter:innen der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes (SUB) aus dem Bereich Luftfahrt ausgegeben? (Bitte um Aufschlüsselung nach Mitarbeiter:in)*
- *Warum werden diese Mitarbeiter:innen nicht für die Untersuchungen herangezogen, sondern weiterhin Externe beauftragt?*
- *Wie hoch waren die Gesamtkosten für externe SV-Gutachten in den vergangenen fünf Jahren? (Bitte um Aufschlüsselung nach Jahren und Gutachter:in)*

Die Bestellung der Sachverständigen/Forschungsinstitute erfolgte aufgrund der Wertgrenzen der Beauftragung, der Dringlichkeit und des eingeschränkten Kreises an möglichen Expert:innen im Wege der Direktvergabe. Die Kriterien sind neben der fachlichen Expertise die Verfügbarkeit, Ausschluss von Befangenheit sowie die Angemessenheit des Angebots. Mitunter kann es in den sehr heterogenen Untersuchungsfällen notwendig sein, externe Expert:innen heranzuziehen. Die SUB verfügt nicht über die Ausstattung zur Durchführung von Spezialuntersuchungen (u.a. CT, REM, chemische Analysen), weshalb in solchen Fällen auf externe Expertise und Gerätschaft zurückgegriffen wird. Die Kosten für externe SV-Gutachten beliefen sich im Jahr 2020 auf € 141.198,99, im Jahr 2021 auf € 97.468,54, im Jahr 2022 auf € 86.077,76, im Jahr 2023 auf € 45.144,16 und im Jahr 2024 auf € 35.654,89.

Es wurden in den letzten fünf Jahren gesamt brutto € 105.300,00 für Universitätslehrgänge und zusätzliche Ausbildungen der Mitarbeiter:innen aufgewendet. Die Kosten je Lehrgang beliefen sich auf € 19.588,00, € 19.400,00, € 15.600,00, € 19.590,00, € 13.113,21, € 1.646,40 sowie € 16.362,82.

Zu Frage 8:

- *Wie hoch war das SUB-Gesamtbudget in den vergangenen sieben Jahren? (Bitte um Aufschlüsselung nach Jahren)*

Das SUB-Gesamtbudget inkl. Personalkosten betrug im Jahr 2018 € 3,09 Mio., im Jahr 2019 € 3,01 Mio., im Jahr 2020 € 2,775 Mio., im Jahr 2021 € 2,925 Mio., im Jahr 2022 € 4,175 Mio., im Jahr 2023 € 4,275 Mio. und im Jahr 2024 € 4,350 Mio.

Zu Frage 9:

- *Warum gibt es trotz Ermittlungen der Staatsanwaltschaft gegen mehrere SUB-Mitarbeiter:innen bisher keine Suspendierungen in dieser Causa?*

Unter Berücksichtigung des aktuellen Kenntnisstandes, sind die gesetzlichen Grundlagen für eine Suspendierung nicht erfüllt. Sollte sich der Sachverhalt ändern, wird eine erneute Prüfung durchgeführt und die gesetzlich vorgesehenen Maßnahmen ergriffen.

Zu den Fragen 10 bis 13:

- *Warum wurden die Ermittlungen zu „Hagelflug“ und „Qualmflug“ an Behörden in Deutschland bzw. der Schweiz ausgelagert?*
- *Wann wurde davor zuletzt eine Untersuchung an das Ausland übertragen?*

- *Wann genau wurden welche ausländischen Behörden und beteiligten Firmen im vergangenen Dezember über die Einleitung von Ermittlungen zum „Qualmflug“ informiert?*
- *Wann wurden die Ermittlungen zum „Qualmflug“ offiziell eingeleitet?*

Die genannten Angelegenheiten wurden im Sinne größtmöglicher Überprüfbarkeit und Transparenz sowie zum Schutz der Mitarbeiter:innen an ausländische Stellen übertragen. Zuletzt wurde diese Vorgehensweise 2022 gewählt.

Bereits ab dem 23. Dezember 2024 wurde infolge der Notlandung des SWISS-Fluges LX 1885 mit den beteiligten Organisationen (Accrep SUST, Flug-betrieb & Technik SWISS, Sachverständiger, Staatsanwaltschaft, Polizei, Flughafen Graz, Flughafenfeuerwehr, ACG) im Laufe der Ersterhebungen Kontakt aufgenommen und mit Ermittlungen begonnen. Das Go Team Swiss Technik und Pratt & Whitney waren bereits ab 24. Dezember 2024 vor Ort; ab 30. Dezember 2024 kam NTSB hinzu.

Zu den Fragen 14 und 15:

- *Wie viele Mitarbeiter:innen hat die SUB aktuell? (Bitte um Aufschlüsselung nach Fachbereichen)*
- *Wie erklärt es sich, dass andere Untersuchungsstellen – für ganz Spanien gibt es zB 15 Mitarbeiter – vergleichsweise viel weniger Personal haben?*

Die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes hat aktuell 27 Mitarbeiter:innen. Im Bereich Eisenbahn zehn, im Bereich Luftfahrt elf sowie in der Sicherheitsuntersuchungsstelle sechs Mitarbeiter:innen.

Die SUB ist mit den Bereichen Luftfahrt, Schiene, Schifffahrt und Seilbahnen befasst. Direkte Vergleiche zwischen den Sicherheitsuntersuchungsstellen in Europa sind aufgrund der unterschiedlichen Aufgaben- und Untersuchungsgebiete unzumutbar.

Zu den Fragen 16 und 17:

- *Wie viele Untersuchungen wurden in den vergangenen fünf Jahren in den einzelnen Fachbereichen eingeleitet? (Bitte um Aufschlüsselung nach Jahren und den Fachbereichen)*
- *Wie viele Untersuchungen (inklusive Altfälle) sind in den einzelnen Fachbereichen derzeit noch offen?*

Im Jahr 2020 wurden im Bereich Schiene zwei und im Bereich Zivilluftfahrt fünf Untersuchungen eingeleitet. Im Jahr 2021 wurden im Bereich Schiene zwei und im Bereich Zivilluftfahrt sechs Untersuchungen eingeleitet. Im Jahr 2022 wurden im Bereich Schiene eine und im Bereich Zivilluftfahrt sechs Untersuchungen eingeleitet. Im Jahr 2023 wurden im Bereich Schiene drei, im Bereich Seilbahnen eine und im Bereich Zivilluftfahrt sieben Untersuchungen eingeleitet. Im Jahr 2024 wurden im Bereich Schiene zwei, im Bereich Schifffahrt eine, im Bereich Seilbahnen eine und im Bereich Zivilluftfahrt neun Untersuchungen eingeleitet.

Im Bereich Luftfahrt liegen in 24 Fällen noch keine Abschlussberichte vor, jedoch sollen zwölf demnächst abgeschlossen werden. Darüber hinaus sind im Bereich Schiene fünf und im Bereich Schifffahrt ein Fall noch in laufender Bearbeitung.

Zu den Fragen 18 und 19:

- *Die SUB hat eine eigene Untersuchungshalle angemietet – wie viel kostet diese Miete pro Jahr, und wer ist Vermieter?*
- *Von welchen aktuell laufenden Untersuchungen sind dort aktuell Wracks untergebracht?*

Die Räumlichkeiten der SUB umfassen Büros und Hallen zur Lagerung und Untersuchung von Luftfahrzeugen, deren Ladungen und von Wrackteilen. Vermieterin ist die ARE Austrian Real Estate GmbH. Die Mietkosten beliefen sich inklusive Betriebskosten im Jahr 2024 auf € 211.522,56.

Derzeit sind vier Wracks von vier laufenden Untersuchungen gelagert.

Zu den Fragen 20 und 21:

- *In einer Bürgeranwalt-Sendung hat die SUB-Leiterin eingeräumt, dass keiner der SUB-Untersuchungsleiter über Lizenzen für den Betrieb von Zivilluftfahrzeugen verfügt. Welche Ausbildungen hatten die SUB-Untersuchungsleiter des AUA-Hagelfluges“ und Swiss-„Qualmfluges“?*
- *Wie viele Untersuchungsleiter haben praktische Erfahrungen mit Großflächenflugzeugen und welche Erfahrungen sind dies jeweils konkret?*

Festzuhalten ist, dass weder auf nationaler noch auf internationaler Ebene eine rechtlich verbindliche Regelung besteht, dass Untersuchungsbeauftragte zur Durchführung einer unabhängigen Sicherheitsuntersuchung über einen gültigen Berechtigungsschein für Zivilluftfahrer:innen verfügen müssen. Daher werden auch seit 2012 Pilot:innenlizenzen nicht mehr vom Dienstgeber finanziert.

Die Ausbildungen der Untersuchungsleiter:innen der genannten Fälle sind heterogen und umfassen insbesondere Privatpilotenlizenz (PPL), Masterstudiengang TU Graz Aviation Safety, Masterstudium Joanneum Graz Luftverkehrsmanagement, Program Certificate in Aviation Safety and Security der University of Southern California, Airbus Course for Investigators, Bachelorstudium FH Technikum Wien (Studiengang: Elektronik/Wirtschaft), HTBLA Flugtechnik, Ausbildung zum leitenden Militärluftfahrzeugtechniker. Zwei Untersuchungsleiter:innen haben praktische Erfahrungen in der Großluftfahrt: als Dispatcher/Flight Operations Officer, sowie Luftfahrzeugtechniker (Wart Airbus, Boeing).

Mit freundlichen Grüßen

Peter Hanke

