

FLUGPOLIZEI

Sicherheit aus der Luft

36 Exekutivbeamte fliegen derzeit 17 Hubschrauber des Innenministeriums. Die Kriterien für die Aufnahme als Piloten sind strenger als jene für Linienpiloten. Die Pilotenmannschaft soll aufgestockt werden, so dass Wien und Salzburg Tag und Nacht besetzt sind.

Für Hubschrauberpiloten des Innenministeriums gilt beim Aufnahmetest das oberste Limit für Linienpiloten (5,0 Punkte) als Untergrenze. Wer nur knapp über 5,0 Punkten landet, wird nicht automatisch genommen. Er muss sich weiteren Tests unterziehen. Teil der Prozedur ist etwa ein 25-minütiger Monotonietest: Die Teilnehmer müssen 25 Minuten auf einem Bildschirm einen Punkt verfolgen; dabei müssen sie sich merken, wie oft der Punkt zwei Schritte auf einmal nimmt. In anderen Durchgängen wird die Teamfähigkeit der Pilotenanwärter auf die Probe gestellt, es wird überprüft, wie sie Augen, Ohren, Hände und Füße koordinieren und in Stresssituationen reagieren.

"Seit 1996 haben 90 Polizisten und Gendarmen die Tests durchlaufen", berichtet Gerhard Sulz, Leiter der für die Flugpolizei zuständigen Abteilung II/4 im Innenministerium. "Ein Drittel hat die Hürde geschafft." Insgesamt verfügt die Flugpolizei derzeit über 36 Piloten. Ende des Jahres wurden drei Stellen ausgeschrieben. Es gab 35 Bewerber. 18 davon erfüllten die Grundanforderungen: "Wir nehmen nur Exekutivbeamte, keine Quereinsteiger", betont Brigadier Sulz. "Die Piloten müssen jederzeit als Exekutivbeamte einschreiten können." Die Bewerber müssen einen Persönlichkeitsstrukturtest durchlaufen, durch den ihre Risiko- und Leistungsbereitschaft getestet werden, sowie ihre Art, Stress zu verarbeiten.

Wilhelm Stastny steht seit 28 Jahren im Dienst der Flugpolizei. Er war nach der Grundausbildung zweieinhalb Jahre Sicherheitswachebeamter in Wien-Döbling. "Ich habe mich gleichzeitig für die Flieger und die Kriminalpolizei gemeldet", schildert Stastny. "Die Flieger sind es dann geworden." Der Polizist erwarb in Bad Vöslau den Pilotenschein am Flächenflugzeug, in Langenlebarn erfolgte dann die Ausbildung zum Hubschrauberpiloten durch Bundesheerausbildner.

In der Flugschule des Innenministeriums machte Stastny die Stufen der Einsatzschulung durch: Außenlandungen, Hochgebirgslandungen, Bergeseil-fliegen und sicherheitspolizeiliche Sondereinsätze.

Die Ausbildung dauerte insgesamt vier Jahre, 500 Flugstunden. 1982 wurde Stastny Fluglehrer, sammelte Gebirgsenerfahrung und wurde 1985 Leiter der Hubschrauberschule. Seit 1999 ist er Leiter der Flugeinsatzstelle (FEST) Meidling. Er verfügt über 8.000 Stunden Flugerfahrung.

1983 war Wilhelm Stastny beteiligt, als das Innenministerium größere Hubschraubertypen kaufte. Er wurde bei Marseille (Frankreich) in einem sechswöchigen Lehrgang an der Maschine ausgebildet und gab das Wissen in Österreich weiter.

17 Hubschrauber hat das Innenministerium zur Verfügung. Sie sind durchschnittlich 15 Jahre alt, der jüngste ist acht, der älteste 20 Jahre. "Es wird langsam Zeit, die Flotte zu verjüngen",

sagt Gerhard Sulz. Ab einem Alter von 15 Jahren werden Wartung und Erhaltung unverhältnismäßig teuer. Im Lauf seines Lebens werden nahezu alle Teile eines Hubschraubers ausgetauscht. Nur die "Zelle", die Karosserie der Flugmaschinen, kann nicht ausgebaut werden. Durch die Erschütterungen erleidet die Zelle Risse. Alte Hubschrauber sind aus Aluminium, neue aus widerstandsfähigerem Kunststoff. "Die Risse können repariert werden – aber nur bis zu einem gewissen Grad", erklärt Sulz. "Außerdem kommt es bei alten Hubschraubern vor, dass Ersatzteile nicht mehr erzeugt werden."

"Es ist wie bei einem Auto: Ältere Hubschrauber brauchen mehr Treibstoff", fügt Wilhelm Stastny hinzu. Neuere Maschinen haben längere Service-Intervalle und sind bis zu einem Drittel leiser als ältere Modelle. Das ist bei Flügen über verbautem Gebiet besonders wichtig. Theoretisch kann ein Hubschrauber bis zu 40 Jahre lang im Dienst bleiben. Empfehlenswert ist das nicht.

Wartung

Gewartet werden die Maschinen von polizeieigenen Luftfahrzeugwarten. Im Innenministerium sind 22 beschäftigt. Sie sind für das 100-Stunden-Service verantwortlich. "Dabei gilt das Vier-Augenprinzip", erklärt Referatsleiter Mag. Peter Weichselbaum. Jedes Abschrauben einer Schraube muss dokumentiert werden. Für Grundüberholungen werden die Hubschrauber nach Stockholm (Schweden) oder Baden-Baden (Deutschland) gebracht.

Derzeit verfügt die Flugpolizei über fünf verschiedene Hubschrauber-Typen. Das soll sich ändern. "Nach internationalen Richtlinien sollten die Piloten nicht mehr als drei unterschiedliche Typen fliegen", erläutert Brigadier Sulz. Im Dienste des ÖAMTC beispielsweise stehen 21 Hubschrauber – und alle gehören derselben Type an. "Die Maschinen sind heute derart kompliziert, dass jede anders zu fliegen ist", sagt Stastny. Außerdem sei es aus Pilotensicht unwirtschaftlich, mehrere Hubschraubertypen in der Flotte zu haben. "Jeder Pilot braucht regelmäßig Flugstunden auf jedem der Typen, zumindest zweimal im Jahr einen Checkflug, und jeder Pilot braucht eine eigene Ausbildung auf jeder Maschine."

Sulz möchte die Flotte von 17 auf 11 oder 12 Hubschrauber reduzieren und diese dafür mit modernster Ausstattung versehen. "Früher ist man international davon ausgegangen, mehrere Maschinen in Reserve zu halten. Heute ist das nicht mehr Standard." Die Flugeinsatzstelle Salzburg soll dafür rund um die Uhr besetzt werden, damit Westösterreich auch nachts abgedeckt ist. Bei Tag und guter Sicht benötigt ein Hubschrauber von Wien nach Salzburg eine Stunde, zwanzig Minuten; nach Klagenfurt eine Stunde; nach Linz 50 Minuten; und nach Bregenz fliegt er zwei Stunden, zwanzig Minuten – dann muss er auftanken und kann erst zum Einsatzort.

Flir-Einsätze

Seit einigen Jahren sind zwei der Maschinen mit "Flir-Geräten" ausgestattet (Forward Looking Infra Red), mit denen die Beamten nachts flüchtige oder abgängige Personen aus der Luft aufspüren können. Immer wieder verbuchen die Flieger Fahndungserfolge,

Anfang Dezember 2004 fahndete die Gendarmerie im Raum Tulln nach zwei Einbrechern. Es war bereits dunkel geworden, als der Flir-Hubschrauber einen der Gesuchten in einer Feldfurche ausmachte. Die Kollegen am Boden wurden zum Auffindungsort gelotst, wo sie

den Mann verhafteten. Der zweite Verdächtige wurde eine halbe Stunde später vom Hubschrauber aus gefunden. Er wurde von Diensthundeführern festgenommen.

Die Hubschrauber bleiben zweieinhalb Stunden in der Luft, ohne nachzutanken. Von der Flugeinsatzstelle Wien-Meidling aus ist ein Helikopter in zwanzig Minuten an der Grenze zur Slowakei. Nachts ist nur die FEST Wien-Meidling einsatzbereit. Zweiter Schwerpunktstützpunkt ist Salzburg. Er ist von 8 bis 22 Uhr besetzt. Weitere Stützpunkte gibt es in Graz, Klagenfurt, Innsbruck, Linz und Hohenems.

Der Luftraum über Österreich ist in "kontrollierten" und "unkontrollierten" Luftraum eingeteilt. Verantwortlich für die Steuerung ist die Austro-Control, die frühere, jetzt privatisierte Bundesluftfahrtbehörde. Nach § 145 Luftfahrtgesetz bestehen für Polizei und Bundesheer verschiedene Ausnahmen, unter anderem müsste die Austro-Control die Luft für jeden Polizeihubschrauber frei machen.

Dieser hat nur die Pflicht, sich per Funk anzumelden, wenn er kontrollierten Luftraum durchfliegen will. Internen Vereinbarungen gemäß geschieht das nur in speziellen Fällen, etwa bei Fahndungen. "Dann schickt die Austro-Control sogar eine Boeing 747 noch auf eine Warteschleife über Wien, damit wir starten können", schildert Stastny. Kontrolliert wird der Luftraum im Umkreis von zivilen Flughäfen und darüber hinaus in bestimmten Flugbahnen ab etwa 2.000 Metern.

Ausgliederung der Flugrettung

"Seit das Innenministerium die Rettungsflüge abgegeben hat, haben wir mehr Zeit für exekutive Aufgaben", sagt Gerhard Sulz.

1983 begannen das Innenministerium und die Allgemeine Unfallversicherungsanstalt (AUVA) einen Pilotversuch zur Flugrettung am Stützpunkt Salzburg.

"In der Anfangszeit sind wir bei schweren Unfällen bestimmte Ärzte angeflogen, haben sie aufgenommen und zum Unfallsort gebracht", berichtet Chefinspektor Stastny.

Das Projekt hatte Erfolg und wurde auf Klagenfurt ausgedehnt. 1985 war jede Flugeinsatzstelle des Innenministeriums zugleich Flugrettungsstelle, an der Notärzte regelmäßig Dienst versahen und für Einsätze bereit waren. In den letzten Jahren flogen die Hubschrauber des Innenministeriums insgesamt pro Jahr mehr als 13.000 Stunden, mehr als die Hälfte dieser Zeit waren sie mit der Rettung von Verkehrsunfall-opfern beschäftigt.

Im Jänner 2001 wurde die Flugrettung aus finanziellen Gründen ausgegliedert; seitdem führt der ÖAMTC diesen bewährten Dienst weiter. Die Flugpolizei kann sich wieder ihren Aufgaben als Polizei widmen.

Sicherheitspolizeiliche Aufgaben

Heute sind unsere Piloten jährlich 6.000 Stunden in der Luft", sagt Sulz. "Für rein sicherheitspolizeiliche Aufgaben." Damit sind großteils Fahndungsflüge umfasst, Grenzflüge, alpiner Flugdienst, Verkehrsüberwachung, Katastrophenschutz und polizeiliche Sondereinsätze des Einsatzkommandos Cobra. Die Piloten absolvieren Routineflüge, etwa an der Schengen-Grenze und kommen auf Anforderung, etwa in Fahndungsfällen.

Tagsüber sind die Maschinen mit einem Piloten und einem "Flugretter" besetzt. "Flugretter ist eigentlich ein falscher Ausdruck", erläutert Stastny. "Sie unterstützen den Piloten, helfen etwa dem Lawinenbeauftragten beim Ein- und Aussteigen."

Die Flugretter versehen Dienst in ihren Stammdienststellen und sind nur zeitweise den Flugeinsatzstellen dienstzugeeilt. Sie haben eine spezielle Ausbildung; meist sind sie gleichzeitig Bergretter.

Bei FLIR-Flügen wird der Flugretter durch einen "FLIR-Operator" ersetzt. Bei Sondereinsätzen sind mindestens zwei Cobra-Beamte neben dem Piloten an Bord.

"Nachtflüge sind nicht unproblematisch", berichtet Wilhelm Stastny. "Da muss immer ein zweiter Pilot mitfliegen." Die Piloten des Innenministeriums müssen auf Sicht fliegen, Instrumentenflug ist mit den derzeitigen Maschinen nicht möglich. Das soll sich mit der Verjüngung der Flotte ändern.

Gerhard Brenner