



DR. FRANZ LÖSCHNAK
BUNDESMINISTER FÜR INNERES

GZ. 6001/21-II/21/95

An den
Präsidenten des Nationalrates

Wien, am 26. Februar 1995

Parlament
1017 Wien

XIX. GP-NR
327/AB
1995-03-03

zu

426/J

Die Abgeordneten zum Nationalrat Dr. Severin RENOLDNER, Freundinnen und Freunde haben am 24. Jänner 1995 unter der Nr. 426/J an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betr. "eine geplante Errichtung eines Hangars für einen Hubschrauber des Innenministeriums am Flughafen Innsbruck" gerichtet, die folgenden Wortlaut hat:

1. Wie hoch sind die Kosten für die Errichtung dieses Hangars und welche Ausstattung wird er haben?
2. In welchem Verhältnis stehen die Errichtungskosten zu den Anschaffungskosten des AS 350 B1?
3. Sollen in diesem Hangar andere Hubschrauber untergebracht bzw. Wartungsarbeiten für andere Fluggeräte durchgeführt werden?
4. Wurden Verhandlungen mit der Flughafenleitung geführt, den Hubschrauber des Innenministeriums auf der Südseite des Flughafens bei den Hubschraubern der Heli-Air einzustellen? Wenn ja, was ist das Ergebnis dieser Gespräche? Wenn nein, warum ist dies nicht geschehen?
5. Ist Ihnen bekannt, daß der Hubschrauber des Innenministeriums zum Auftanken jeweils auf die Südseite des Flughafens fliegen muß, dadurch ein zusätzlicher Start des Motors notwendig ist und sich daher auf Dauer die Lebensdauer des Motors beträchtlich verkürzt?

6. Finden Sie es richtig, unmittelbar neben einer Wohnbebauung einen Hubschrauberlandeplatz zu errichten?

Diese Anfragen beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1.:

Die Notwendigkeit der Errichtung des neuen Hangars ergab sich durch die Beschaffenheit der neuen Fluggeräte mit Dreiblattrotor. Für die Stationierung des AS 350 B1 sprachen insbesondere seine größeren Leistungsreserven für den Einsatz im alpinen Bereich, der größere Kabinenraum für den Transport von Verletzten sowie die allgemeine Umstellung der Hubschrauberflotte auf modernere Geräte.

Die Kosten für die geplante Errichtung des Hubschrauberhangars werden vom BM für wirtschaftliche Angelegenheiten getragen. Zur Höhe der Kosten können mangels konkreter Planungsvorarbeiten noch keine Angaben gemacht werden.

Das Planungskonzept sieht vor, daß sich die Größe des Hangars auf etwa 180 m² belaufen wird. Der Hangar wäre für das Einstellen eines Hubschraubers mit Dreiblatt-Rotorsystem geeignet und beheizbar. Er wäre auch dahingehend auszustatten, daß unbedingt notwendige einfache Wartungsarbeiten durchgeführt werden könnten.

Zu Frage 2.:

Die Anschaffungskosten eines Hubschraubers der Type AS 350 B1 betrugen im Jahr 1990 ca. 16 Mio. S. Diese Type wird derzeit nicht mehr hergestellt. Das Nachfolgemodell AS 350 B2 kostet derzeit ca. 20 Mio. S.

Zu Frage 3.:

In Innsbruck ist auch weiterhin nur ein Hubschrauber stationiert, der in diesem Hangar eingestellt werden soll. Einfache Wartungsarbeiten dieses Hubschraubers sollen dort - wie bisher im derzeit ver-

- 3 -

wendeten Hangar - durchgeführt werden können. Die Wartung anderer Luftfahrzeuge ist nicht vorgesehen.

Zu Frage 4.:

Da die Flugeinsatzstelle Innsbruck des BMI an der Nordseite des Flughafens untergebracht ist, war bei der Planung davon auszugehen, den neuen Hangar auch in unmittelbarer Nähe der Einsatzräume zu errichten. Die Flughafen-Betriebsgesellschaft war stets in alle bisherigen Planungsabläufen eingebunden und hat hiebei keinerlei Vorschläge zur Unterbringung des Hubschraubers des BMI auf der Südseite des Flughafens eingebracht.

Soweit bekannt, sieht der Flughafen-Bebauungsplan auch keine verfügbaren Flächen auf der Südseite vor. Für den Dienstbetrieb des BMI ist es unerlässlich, daß sich der Hangar direkt neben der Flugeinsatzstelle befindet und der Hubschrauber in einem gesicherten abgetrennten Raum abgestellt werden kann. Es wurden keine konkreten Gespräche für eine Stationierung auf der Südseite geführt.

Zu Frage 5.:

Die Flugeinsatzstelle Innsbruck des BMI wurde im Jahr 1965 eröffnet und befindet sich seither an der Nordseite der Piste, wo zu dieser Zeit auch die gesamte Infrastruktur des Flughafens verfügbar war. Im Zuge des Ausbaues des Flughafens wurden sämtliche Einrichtungen mit Ausnahme der Flugeinsatzstelle und einiger Einrichtungen der Allgemeinen Luftfahrt (Hangars für Sport- und Segelflugzeuge) an die Südseite verlegt. Da seither keine Tankstelle an der Nordseite der Piste existiert, ist das Luftfahrzeug des BMI für die Betankung in den südlichen Flughafenbereich zu verbringen. Die Kosten für die Errichtung einer eigenen Tankstelle würden jedoch den mit der Abnützung des Hubschraubers verbundenen Aufwand bei weitem übersteigen. Im übrigen werden die notwendigen Tankvorgänge grundsätzlich im Anschluß an Einsatzflüge vorgenommen, sodaß die Mehrbelastung minimiert wird.

Zu Frage 6.:

Die Flugeinsatzstelle Innsbruck befindet sich schon seit 1965 nördlich der Piste. Die Flugbewegungen werden ausschließlich über die Betriebspiste des Flughafens durchgeführt. Ein eigener Hubschrauberlandeplatz war bisher nicht vorhanden und soll auch nicht errichtet werden.

Frau (ze)