



II-319 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen

des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH

DER BUNDESMINISTER FÜR

ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR

DIPL.-ING. DR. RUDOLF STREICHER

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2

Tel. (0222) 711 62-9100

Teletex (232) 3221155

Telex 61 3221155

Telefax (0222) 713 78 76

DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 5901/52-4-90

16 IAB

1991-01-03

zu *2 IJ*

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der
Abg. Niederwieser und Genossen vom
5. November 1990, Zl. 2/J-NR/1990 "Ausbau-
pläne beim Flughafen Innsbruck"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Aus welchen Gründen sind erst in den letzten Monaten angeblich schwerwiegende Sicherheitsbedenken gegen den Verlauf des Inn entstanden? Welche Veränderungen sind seit 1982 und insbesondere seit 1989 (Geschäftsbericht) eingetreten, die die Innverlegung nunmehr angeblich notwendig machen?"

Zum gegenwärtig rechtsanhängigen Verfahren der Verlegung des Innflusses ist zunächst festzustellen, daß die derzeit in Planung stehende Anpassung dieses Luftfahrthindernisses an die Bedürfnisse der Sicherheit der Luftfahrt im westlichen Pistenvorfeld des Flughafens Innsbruck nicht auf eine Frequenzsteigerung des Flugverkehrs abzielt. Es soll ausschließlich der Verbesserung der Sicherheit des in den letzten Jahren nicht unerheblich gewachsenen Verkehrsaufkommens auf dem Flughafen Innsbruck (das letztlich der Tiroler Bevölkerung und Wirtschaft Vorteile brachte) dienen. Bei kritischen Situationen, wie bei regennasser oder verschneiter Piste, plötzlich auftretenden Rückenwind bei der Landung, bei einem Bremsversagen nach dem Aufsetzen bzw. bei einem Startabbruch im Falle eines Triebwerksausfalls kann es, wie die Unfallstatistiken der ICAO zeigen, immer wieder vorkommen, daß Flugzeuge über die Piste hinausgeraten (overshoot) bzw. zu kurz kommen (undershoot), weshalb es zur Verringerung von Unfallsrisiken notwendig ist, die Pistenvorfelder hindernisfrei herzustellen. Im östlichen Pistenvorfeld des Flughafens Innsbruck ist das mit erheblichem finanziellen Aufwand bereits vor mehreren Jahren durch den Ankauf und die Hindernisfreimachung der vor der Piste befindlichen Grundstücke erfolgt. Im westlichen Pistenvorfeld soll dies, entsprechend den Forderungen der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) und den luftfahrtrechtlichen Bestimmungen ebenfalls durchgeführt werden.

- 2 -

Am 6.5.1988 hat der Stadtmagistrat Innsbruck bei der Obersten Zivilluftfahrtbehörde die luftfahrtbehördliche Bewilligung gemäß SS 92 und 94 Luftfahrtgesetz für die Errichtung einer Fuß- und Radwegbrücke über den Inn im Bereich der Sicherheitszone des Flughafens Innsbruck mit der Begründung beantragt, daß diese Brücke ein wichtiges Verbindungsglied zur Realisierung eines durchgehenden Rad- und Wanderweges bis Telfs darstellt. Im Zuge des Ermittlungsverfahrens wurde festgestellt, daß auf diesem, nur etwa 60 m vor dem westlichen Pistenende zwischen Flughafenzaun und Inndamm verlaufenden Weg, der Personen- und Fahrzeugverkehr durch die beim Start von Luftfahrzeugen auftretende Triebwerkausstöße gefährdet werden kann. Aus den luftfahrttechnischen Gutachten ergaben sich darüberhinaus Sicherheitsbedenken gegen den unmittelbar hinter diesem Weg verlaufenden Inndamm und Innfluß, weshalb die Tiroler Flughafen Betriebsges.m.b.H. aufgefordert wurde, ein entsprechendes Projekt zur Beseitigung dieser Luftfahrthindernisse erstellen zu lassen. Dieses von den Ziv.Ing. Dipl.-Ing. Zottl und Dipl.-Ing. Erber im Juni 1990 ausgearbeitete Projekt wurde am 21.6.1990 von der Tiroler Flughafen Betriebsges.m.b.H. vorgelegt und ist derzeit Gegenstand des rechtsanhangigen Verfahrens. Selbstverständlich wird dabei in größtmöglicher Übereinstimmung mit den ökologischen und sonstigen Umwelterfordernissen vorgegangen werden.

Da dieses Projekt erst im Frühjahr 1990 in Auftrag gegeben wurde, konnte es verständlicherweise im Geschäftsbericht 1989 der Flughafen Betriebsges.m.b.H. auch nicht enthalten sein.

Zu den Fragen 2 und 3:

"Ist es rechtlich möglich, gegen den Willen der betroffenen Gebietskörperschaften (Stadt Innsbruck und Gemeinde Völs) diese Innverlegung vorzunehmen?"

"Wenn Frage 2 mit JA beantwortet wird, ist eine solche Maßnahme gegen den Willen auch nur einer der betroffenen Gebietskörperschaften geplant?"

Bezüglich der rechtlichen Durchsetzbarkeit dieses Projektes verweise ich auf § 141 Abs. 3 des Luftfahrtgesetz, wonach die Flughafenaufsichtsbehörde dem Zivilflugplatzhalter jene Maßnahmen aufzuerlegen hat, die zur Wahrung der Sicherheit der Luftfahrt erforderlich sind, und weiters auf die im § 97 des Luftfahrtgesetzes normierten Zwangsmaßnahmen zum Zwecke der Beseitigung von Luftfahrthindernissen oder deren Anpassung an die Bedürfnisse der Sicherheit der Luftfahrt.

Da das Ermittlungsverfahren derzeit noch nicht abgeschlossen ist, ist es mir aus präjudiziellen Gründen verwehrt, der luftfahrtbehördlichen Entscheidung vorzugreifen. Dies nicht zuletzt auch deshalb, weil nach Vorliegen des entsprechenden Bescheides den Parteien das Rechtsmittel der Beschwerde an den Verfassungs- oder Verwaltungsgerichtshof offensteht.

- 3 -

Zu Frage 4:

"Halten Sie es aus demokratie- und rechtspolitischer Sicht für vertretbar, daß bei einer so schwerwiegenden Entscheidung Luftfahrtbehörde und Eigentümervertretung in einer Person vereinigt sind?"

Grundsätzlich ist dazu festzustellen, daß Mitgliedern des Aufsichtsrates nach den Bestimmungen des Ges.m.b.H.-Gesetzes keine Geschäftsführungsbefugnis, sondern lediglich eine Kontrollfunktion zukommt. Daher kann ich in der Tätigkeit des von meinem Ressort in den Aufsichtsrat der Tiroler Flughafen Betriebsges.m.b.H. entsandten Leiters der für Flughafenangelegenheiten zuständigen Präsidialabteilung 7 - der übrigens zum 1.1.1991 aus dieser Funktion ausscheidet - keine Interessenskollision erkennen. Im Gegenteil sehe ich in der Mitgliedschaft von Bundesbediensteten, denen in einer amtlichen Funktion eine behördliche Mitwirkung an der Aufsicht über Flughäfen zukommt, im Aufsichtsrat eine rationale, das Wissen um die Zusammenhänge verbessernde Vorgangsweise, die seit mehr als 40 Jahren gehabt wird und sich sehr gut bewährt hat. Auch ist der Aufsichtsrat ein Kollegialorgan, sodaß einem einzelnen Mitglied keine entscheidende Befugnis zukommt. Es ist meine Überzeugung, daß der Aufsichtsrat eines Luftfahrtunternehmens auf das Fachwissen von hauptberuflich in der Zivilluftfahrt tätigen Personen angewiesen ist.

Das gegenständliche Ermittlungsverfahren wird nach den Bestimmungen des AVG 1950 durchgeführt. Der mit der Durchführung des Verfahrens befaßte Beamte der Obersten Zivilluftfahrtbehörde gehört übrigens nicht dem Aufsichtsrat der Tiroler Flughafen Betriebsges.m.b.H. an. Daher erscheinen Ihre demokratie- und rechtspolitischen Bedenken unbegründet.

Zu Frage 5:

"Wie stehen Sie Überlegungen gegenüber, die Bundesanteile an der Tiroler Flughafen-BetriebsGmbH. teilweise oder zur Gänze zu veräußern, dies vor allem unter dem Aspekt der ökologischen Sensibilität und dazu notwendiger Behördenentscheidungen, die mit wirtschaftlichen Interessen der Eigentümer im Widerspruch stehen?"

Zu Ihrer Frage betreffend die allfällige Veräußerung der Bundesanteile der Tiroler Flughafen Betriebsges.m.b.H. darf ich Sie aus Zuständigkeitsgründen an den Herrn Bundesminister für Finanzen verweisen.

- 4 -

Zu Frage 6:

"Wann ist damit zu rechnen, daß auch hinsichtlich der Sportfliegerei zeitliche und zahlenmäßige Beschränkungen eingeführt werden?"

Eine Beschränkung der Sportfliegerei auf dem Flughafen Innsbruck fällt in erster Linie in die Ingerenz der Tiroler Flughafen Betriebsges.m.b.H. bzw. der von ihr als Zivilflugplatzhalter gemäß § 74 Abs. 2 des Luftfahrtgesetzes zu erstellenden Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen. Diese stellen keinen Akt der Hoheitsverwaltung, sondern ein Vertragsangebot nach dem Zivilrecht dar. Ich darf Sie daher diesbezüglich an die Tiroler Flughafen Betriebsges.m.b.H. verweisen.

Wien, am 2. Jänner 1994
Der Bundesminister

