

II-14602 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode



REPUBLIC ÖSTERREICH
 DER BUNDESMINISTER FÜR
 ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
 MAG. VIKTOR KLIMA

Pr.Zl. 17.020/4-4-1994

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

6670 IAB

1994-07-26

zu 6748 1J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

*betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
 Niederwieser und Genossen vom 26.5.1994,
 Zl. 6748/J-NR/1994 "Flughafen Innsbruck"*

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Innerhalb welcher Betriebszeiten sind am Flughafen Innsbruck-Kranebitten Start- und Landeanflüge erlaubt?"

Die tägliche Betriebszeit des Flughafens Innsbruck ist 06.30 Uhr Ortszeit bis 20.00 Uhr Ortszeit.

Für gewerbsmäßige Flüge, die von Luftbeförderungsunternehmen gemäß §§ 102 ff Luftfahrtgesetz, BGBl.Nr. 253/1957 i.d.g.F., und von ausländischen Luftbeförderungsunternehmen gemäß § 114 Luftfahrtgesetz mit Propeller- und Turbopropflugzeugen, welche den Gesamtlärmpegel einer Dash 8 nicht überschreiten, durchgeführt werden, gilt eine Betriebszeit von 06.00 Uhr Ortszeit bis 23.00 Uhr Ortszeit, wobei zwischen 22.00 Uhr Ortszeit und 23.00 Uhr Ortszeit nur Landungen gestattet sind.

Für gewerbsmäßige Flüge, die von Luftbeförderungsunternehmen gemäß §§ 102 ff Luftfahrtgesetz und von ausländischen Luftbeförderungsunternehmen gemäß § 114 Luftfahrtgesetz mit Strahlflugzeugen durchgeführt werden, deren Landelärmpegel geringer ist als der Landelärmpegel einer Dash 8, sind zwischen 20.00 Uhr Ortszeit und 23.00 Uhr Ortszeit Landungen gestattet.

- 2 -

Für Rettungs-, Ambulanz- und Katastropheneinsätze mit lärmarmen Luftfahrzeugen gemäß ICAO Annex 16, Kapitel III, und mit Hubschraubern gilt eine Betriebszeit analog Punkt 2.

Zu Frage 2:

"In wievielen Fällen kam es zu einer Betriebszeitenüberschreitung im Zeitraum vom 1.Jänner bis 30.April 1994?"

In diesem Zeitraum kam es in 16 Fällen zu Betriebszeitenausweitungen. Diese waren in 9 Fällen durch den Transport von Organtransplantaten, in 2 Fällen durch Ambulanzflüge und in 5 Fällen durch flugbetriebliche und sicherheitstechnische Gründe bedingt.

Zu den Fragen 3 und 4:

"In welchen Zeiten ist die Durchführung von Triebwerksprobeläufen gestattet?"

Wie hat sich die Überschreitung dieser Betriebszeiten seit dessen Inbetriebnahme entwickelt?"

Zu den in einem engen Zusammenhang stehenden Fragen 3. und 4. ist grundsätzlich auszuführen, daß die Beschränkung der Benutzung des Triebwerksprobelaufstandes auf bestimmte Zeiten aus Gründen der Flugsicherheit nicht möglich ist. Es kann nicht ausgeschlossen werden, daß bei unvorhergesehenem Auftreten von technischen Problemen zur Gewährleistung der Flugsicherheit Triebwerksprobeläufe auch in den Nachtstunden durchgeführt werden müssen. Die Errichtung des Triebwerksprobelaufstandes am Flughafen Innsbruck ist dort eine sehr wichtige Lärmschutzmaßnahme. Die bis dahin - auch in der Nacht - im Freien durchführten, technisch bedingten Triebwerksprobeläufe erfolgen nunmehr im Triebwerkssprobelaufstand, was eine erhebliche Verbesserung der Lärmsituation mit sich bringt.

Nach der Inbetriebnahme des Triebwerkslaufstandes wurde als weitere Maßnahme eine Umstellung der Luftfahrzeugwartung von Tyrolean Airways von der Obersten Zivilluftfahrtbehörde veranlaßt und im Herbst 1993 abgeschlossen. Es wurde hie-

- 3 -

durch eine weitgehende Verlegung der Probeläufe in die Tagstunden erzielt. Somit finden nur mehr unvorhersehbare Triebwerksprobeläufe, welche zur Aufrechterhaltung eines verlässlichen und sicheren Flugbetriebes unbedingt notwendig sind, außerhalb der Betriebszeiten des Flughafens Innsbruck statt.

Nach der erfolgten Umstellung der Luftfahrzeugwartung ist die Anzahl der Triebwerksprobeläufe in der Zeit zwischen 23.00 Uhr und 06.00 Uhr erheblich zurückgegangen. Im Dezember 1993 sowie im Jänner und Februar 1994 wurden außerhalb der Betriebszeiten des Flughafens Innsbruck keine Triebwerksprobeläufe durchgeführt, im März 1994 vier und im April 1994 einer.

Zu Frage 5:

"Mit welchen weiteren Verbesserungen bzw. konkreten Lärmschutzmaßnahmen kann die Anrainerbevölkerung des Innsbrucker Flughafens bzw. der österreichischen Flughäfen in absehbarer Zeit rechnen?"

Der lokale Motorflugverkehr mit Luftfahrzeugen der Gewichtsklasse "A" wurde in den mit Bescheid vom 24. Juni 1992 von der Obersten Zivilluftfahrtbehörde genehmigten Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen für den Flughafen Innsbruck durch zeitliche Limitierungen - wie z.B. tägliche Mittagspausen - erheblich eingeschränkt. Im übrigen sind in den Benützungsbedingungen beispielsweise Einschränkungen von Rundflügen, Verbote von Motorkunstflügen und von Ultraleicht-Flugzeugen enthalten.

Es wird Angelegenheit der anderen österreichischen Flughafenthalter sein, ihre Benützungsbedingungen ebenfalls in diesem Sinne entsprechend den Bedürfnissen der Flugplatzanrainer zu modifizieren und der Luftfahrtbehörde zur Genehmigung vorzulegen. Die Halter der Flughäfen können jedoch bedingt durch die geltende Gesetzeslage von der Obersten Zivilluftfahrtbehörde nicht von Amts wegen hiezu veranlaßt werden. Die Oberste Zivilluftfahrtbehörde versucht im Rahmen der ihr zur Verfügung stehenden Möglichkeiten, auf die Halter der Flughäfen dahingehend einzzuwirken, daß diese bei der Gestaltung ihrer Benützungsbedingungen die berechtigten Interessen der Flughafenrainer berücksichtigen.

- 4 -

Seit dem 1. Mai 1990 dürfen auf dem Flughafen Innsbruck Flugzeuge mit Strahl-antrieb nur starten und landen, wenn sie hinsichtlich der Lärmentwicklung den verschärften Anforderungen gemäß dem Kapitel III des Annex 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt entsprechen, das heißt, wenn sie zu den derzeit leisesten Jets gehören. Dasselbe gilt seit dem 1. Mai 1993 für den Flughafen Salzburg und seit dem 1. Mai 1994 für den Flughafen Linz. Ab dem 1. Mai 1995 tritt diese Regelung auch für die Flughäfen Graz und Klagenfurt in Kraft. In Wien gilt diese Beschränkung ab dem 1. Mai 1995 für die Nachtzeit (22.30 Uhr bis 6.00 Uhr).

Wien, am 20. Juli 1994

Der Bundesminister

