



Mathias Reichhold
 Radetzkystraße 2, A-1030 Wien
 Telefon +43 (0) 711 62-8000
 Telefax +43 (0) 713 78 76
 mathias.reichhold@bmvit.gv.at

Bundesministerium
 für Verkehr
 Innovation und Technologie

Der Bundesminister

An den
 Präsidenten des Bundesrates
 Parlament
 1010 Wien

1878 /A.B.-----BR/ 2003
zu 2045 /J-----BR/ 2002
 Präs. am 12. Feb. 2003

Wien, 11. Februar 2003

Die schriftliche Anfrage Nr. 2045/J-BR/2002 betreffend Regelungen für die Versprühung von Flugzeugtreibstoff über dem Bodenseeraum, die die Bundesräte Jürgen Weiss und KollegInnen am 13. Dezember 2002 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Frage 1:

Wird Österreich von der Schweiz informiert, wenn im Bodenseeraum eine Versprühung von Flugzeugtreibstoff vorgenommen wurde?

Antwort:

Es existiert kein bilaterales Abkommen zwischen Schweiz und Österreich über gegenseitige Information bezüglich Treibstoffablassens über dem jeweiligen, eigenen Staatsgebiet. Jedoch gibt es in der Schweiz die Anweisung, bei bevorstehenden Ablassen von Treibstoff im Fluge, das Gebiet des Bodensees zu vermeiden.

Frage 2:

In welchen Fällen kam es in den letzten drei Jahren zu einer solchen Versprühung?

Antwort:

Es ist nur ein Fall bekannt, bei dem es nicht gelungen ist, das Treibstoffablassen über dem Bodenseegebiet, jedoch auf dem Staatsgebiet der Schweiz, zu verhindern, da diese Aktion im Zusammenhang eines Flugnotfalls stattgefunden hat. Weitere Informationen wurden von der schweizerischen Flugsicherungsgesellschaft "Skyguide" mit dem Hinweis auf diskrete Behandlung solcher Vorfälle verweigert. Es sind jedoch alle bekannten Fälle in der Schweiz statistisch erfasst.

Frage 3:

Welche Regelungen bestehen für die Auswahl der Versprühungsgebiete und wer entscheidet darüber?

GZ. 9500/8-CS3/02

**Antwort:**

Internationale Regeln, die von der ICAO (International Civil Aviation Organization) erstellt sind, sowie die daraus abgeleiteten nationalen Regeln versuchen das Ablassen von Treibstoff über dichtbesiedelten Gebieten sowie über Industriegebieten (Raffinieren etc.) zu vermeiden. Dabei ist selbstverständlich auch auf die herrschende Wetterlage Rücksicht zu nehmen.

Primär werden jedoch die Gebiete, in welchen Treibstoff abgelassen werden soll, von flugbetrieblichen Notwendigkeiten bestimmt. Die Flugverkehrskontrollstellen sind daher nur reaktiv im Sinne einer sicheren Abwicklung des Flugverkehrs tätig und versuchen die Gebiete, in denen ein absolutes Verbot des Ablassens von Treibstoff vorgeschrieben ist, zu meiden.

Frage 4:

Inwiefern kann ausgeschlossen werden, dass von den zuständigen Schweizer Stellen bevorzugt ausländisches Staatsgebiet für die Versprühung von Flugzeugtreibstoff herangezogen wird?

Antwort:

Eine explizite Zuweisung eines Gebietes, das sich außerhalb der eigenen Staatsgrenzen befindet, wird als unwahrscheinlich eingestuft, da für einen zunächst ungeplanten Einflug in ein benachbartes Staatsgebiet eine vorherige Koordination (mit Begründung) zwischen den zuständigen Flugsicherungsstellen stattfinden muss.

Dass zum Zwecke des Treibstoffablassens eigens in den österreichischen Luftraum, der an die Schweiz zur Erfüllung von Flugsicherungsaufgaben delegiert wurde, geflogen würde, wäre auffällig und würde zu unmittelbaren Nachfragen der Austro Control bei der schweizerischen Flugsicherungsgesellschaft "Skyguide" führen.

Frage 5:

In welcher Weise sehen Sie Handlungsbedarf für die Durchsetzung österreichischer Interessen gegenüber der Schweiz?

Antwort:

Da es nur in unerwarteten Notfällen zum Ablassen von Treibstoff kommen kann, viele Flugzeuge auch gar nicht über die entsprechende technische Einrichtung zum Treibstoffablassen verfügen und der einzige Fall nicht über österreichischem Staatsgebiet stattfand, erscheint derzeit kein weiterer Handlungsbedarf gegeben.