



REPUBLIK ÖSTERREICH
 DER BUNDESMINISTER FÜR
 ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
 DIPL.-ING. DR. RUDOLF STREICHER

Pr.Zl. 5901/15-4-89

II-7687 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
 des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
 Tel. (0222) 711 62-9100
 Teletex (232) 3221155
 Telex 61 3221155
 Telefax (0222) 73 78 76
 DVR: 009 02 04

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
 Dr. Müller und Genossen vom 5. April 1989,
 Nr. 3556/J-NR/1989, "Einstellung des Charter-
 Flugverkehrs mit lauten Fluggeräten am
 Flughafen Innsbruck"

3537/AB

1989 -06- 06

zu 3556/J

Ihre Frage

"Sind Sie bereit, diesem Beschluß des Innsbrucker Gemeindefrates sowohl im Rahmen der Ihnen unterstehenden obersten Zivilluftfahrtbehörde als auch bei den Eigentümervertretern der mit 50 % an der Flughafenbetriebsgesellschaft beteiligten Republik Österreich zum Durchbruch zu verhelfen?"

darf ich wie folgt beantworten:

Der Flughafen Innsbruck ist ein öffentlicher Zivilflugplatz, der für internationalen Luftverkehr bestimmt ist. Daran knüpft sich Betriebspflicht und Kontrahierungszwang (§§ 64 und 75 Luftfahrtgesetz), und daß der Flughafen - entsprechend dem ICAO Regionalplan für den internationalen Linien- und Charterflugverkehr - darüberhinaus auch als Ausweichflughafen für München und Salzburg offen zu halten ist.

- 2 -

Aufgrund der stadtnahen Lage des Flughafens wurden vom Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr bereits vor Jahren zum Schutze der Flughafenanrainer vor unzumutbaren Fluglärm in der Zivilflugplatz-Bewilligung als Beschränkungen verankert, daß

- der Flughafen Innsbruck nur von solchen Luftfahrzeugen benützt werden darf, die den Anforderungen der Zivilflugzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung in der jeweils gültigen Fassung (nunmehr BGBl.Nr. 700/1986) entsprechen und daß
- die Flughafenbetriebszeiten auf die Zeit von 06.30 Uhr bis 20.00 Uhr zu beschränken sind, wobei Ausnahmen in Anwendung der Bestimmungen des § 5 Abs. 2 der Zivilflugplatz-Betriebsordnung nur für im öffentlichen Interesse gelegene Flüge, wie Rettungs- und Katastropheneinsätze und für linienmäßige Flüge mit besonders lärmarmen Flugzeugen, wie die von den Tiroler Airways eingesetzten Flugzeuge der Type DASH 7 zulässig sind.

In der vergangenen Winterflugplanperiode wurde der Flughafen Innsbruck von rund 275 Charterflugzeugen vorwiegend aus dem skandinavischen Raum sowie aus Holland, England und Finnland angefliegen. Alle diese Flugzeuge entsprachen den Anforderungen der Zivilluftfahrt-Lärmzulässigkeitsverordnung 1986, wobei allerdings noch etwa 70 % auf die lautere Flugzeugkategorie nach Abschnitt IIC der Lärmzulässigkeitsverordnung-1986 (bzw. Chapter 2 des ICAO Annex 16) entfielen.

Wenngleich - hervorgerufen durch die Zusammenballung des Wintercharterverkehrs an den Wochenenden - unbestreitbar eine vermehrte Lärmbelastung für die Flughafenanrainer gegeben war, kann dem Verlangen des Gemeinderates "den Charterverkehr am Flughafen Innsbruck, ausgenommen Charterflüge mit DASH 7 und 8 oder Flugzeugtypen mit nicht höherer Lärmentwicklung einzustellen", bei der derzeitigen Rechtslage nicht entsprochen werden. Es müßte

- 3 -

hiezuh jedenfalls erst die Zivilluftfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung, BGBl.Nr. 700/1986, geändert werden. Eine solche Änderung würde sich jedoch in Widerspruch zu ICAO Resolution A 26-11 setzen, mit der alle ICAO-Mitgliedstaaten aufgefordert wurden, vorerst keine prohibitiven Beschränkungen für Kapitel 2 Flugzeuge vorzunehmen.

Selbst wenn seitens meines Ressorts eine derartige Änderung dieser Verordnung vorgenommen würde, müsste hiefür vernünftigerweise ein entsprechender Übergangszeitraum vorgesehen werden, da sowohl aus technischen Gründen (lange Lieferfristen infolge Überlastung der Flugzeugherstellerfirmen) als auch aus wirtschaftlichen Gründen die Umstellung der Flugzeugflotten der den Flughafen Innsbruck anfliegenden Fluggesellschaften nicht von heute auf morgen erfolgen kann.

Wien, am 5. Juni 1989

Der Bundesminister

