

II-1646 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode



REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
DIPL.-ING. DR. RUDOLF STREICHER
Zl. 5901/16-Info-87

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 73 75 07
Fernschreib-Nr. 111800
DVR: 0090204

705 IAB

1987 -08- 27

zu 685 IJ

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage
der Abg. Buchner und Genossen vom
3. Juli 1987, Nr. 685/J-NR/1987,
"Ausbau des privaten Flugplatzes
Hohenems"

Ihre Fragen beehre ich mich, wie folgt zu beantworten:

Zu Frage 1:

Bei dem Zivilflugplatz Hohenems-Dornbirn handelt es sich um ein Flugfeld im Sinne des § 65 Luftfahrtgesetz, BGBl.Nr. 253/1957, für dessen Bewilligung und Beaufsichtigung gemäß §§ 68 Abs. 2 und 141 Abs. 1 leg.cit. der Landeshauptmann von Vorarlberg zuständig ist.

Da das Flugfeld Hohenems-Dornbirn ein privater Flugplatz (Eigentümer Österreichischer AERO-Club) ist, steht es somit im freien Ermessen des Eigentümers, welche Fluggesellschaften diesen Flugplatz benützen dürfen.

Das Luftfahrtgesetz regelt die Erteilung des Beförderungsbewilligungsbescheides, aus dem sich der betriebliche Standort sowie die Gewichtsklasse der Luftfahrzeuge ergeben, die seitens der konzessionierten Luftbeförderungsunternehmen eingesetzt werden dürfen.

Zu Frage 2:

Da derzeit beim Landeshauptmann von Vorarlberg ein Verfahren auf Erweiterung der Zivilflugplatz-Bewilligung für dieses Flugfeld noch rechtsanhängig ist und gemäß § 140 Abs. 1 Luftfahrtgesetz das

- 2 -

Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr als Oberste Zivilluftfahrtbehörde in Flugfeldangelegenheiten Berufungsinstanz ist, kann ich aus präjudiziellen Gründen auf diese nicht näher eingehen.

Zu Frage 3:

Eine gesetzliche Vorschrift, wonach gewerbsmäßige Personenbeförderungen nur nach Instrumentenflugregeln durchgeführt werden dürfen, gibt es in Österreich nicht.

Die anzuwendende Regelung wird im Flugbetriebshandbuch der Firma behördlich bewilligt und hängt in erster Linie vom verwendeten Luftfahrzeugtyp ab. So ist z.B. für die großen Jets der Austrian Airlines ein Flugbetrieb nach Sichtflugregeln nicht vorgesehen, hingegen für die besonders langsam fliegende Dash 7 unter bestimmten Bedingungen durchaus vertretbar.

Anders wäre die Bedienung gewisser Ferien-Destinationen (beispielsweise auf Inseln) oder mancher Regionalverkehr nicht durchführbar.

Zu Frage 4:

Bei den üblichen Präzisionsanflugverfahren liegt der Anflugwinkel bei 3 - 5°. Die Dash 7 ist eine für kurze Pisten und steile An- und Abflüge besonders geeignete Maschine vom STOL-Typ, welche Anflüge bis ca. 7,5° fliegen kann. Außerdem zeichnet sich dieser Maschinentyp durch besonders geringe Lärmentwicklung aus. Die in Innsbruck bereits jahrelang gemachten Erfahrungen bestätigen dies.

- 3 -

Was die Neigung des Startflugweges betrifft, muß gesagt werden, daß dieser sehr von den äußeren Bedingungen (Temperatur, Wind) sowie von der Beladung abhängt. Jedenfalls liegt auch in dieser Hinsicht die Dash 7 günstig.

Die Erstellung von konkreten Anflugverfahren wurde noch nicht beantragt. Daher liegen Details über die erforderlichen Navigationshilfen und die speziellen Flugwege und Flugprofile für Hohenems noch nicht vor.

Zu Frage 5:

Auf das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr als Oberste Zivilluftfahrtbehörde wird weder von "Vorarlberger Kreisen" noch von anderer Seite in irgendeiner Weise Druck ausgeübt.

Bezüglich der erwähnten Flugstreckenbewilligung für Wien-Altenrhein wäre festzuhalten, daß für einen Betrieb auf dieser Flugstrecke auch die Bewilligung der Schweiz erforderlich wäre; diese Frage würde gegebenenfalls im bilateralen Kontakt zwischen der österreichischen und der schweizer Luftfahrtbehörde zu klären sein.

Wien, am 25. August 1987

Der Bundesminister:

