

1157/AB XXI.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 1169/J - NR/2000, betreffend „Pistenvorfeld“ Flughafen Innsbruck, die die Abgeordneten Lichtenberger und Freundinnen am 14. Juli 2000 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Zu den im Motiventeil enthaltenen Äußerungen ist auszuführen, dass am Flughafen Innsbruck der nach den luftfahrtrechtlichen Bestimmungen geforderte sichere Betrieb gegeben ist. Wie allgemein bekannt ist, kann es jedoch eine absolute Sicherheit nicht geben. Auf diese Tatsache ist der Verwaltungsgerichtshof in seinem auf den Flughafen Salzburg bezüglichen Erkenntnis vom 15. Juni 1994, Zl. 92/03/0141 - 11, eingegangen. Er stellt darin fest, dass jede Maßnahme, durch deren Vorschreibung vom technischen Standpunkt aus eine sichere Betriebsführung zu erwarten ist und die eine wesentliche Verbesserung der Sicherheit der Luftfahrt bedeutet, im öffentlichen Interesse gelegen ist. Dieses öffentliche Interesse der Sicherheit der Luftfahrt kann und muss deswegen durch die - sei es auch schrittweise - aufsichtsbehördliche Vorschreibung von Maßnahmen, die der Sicherheit der Luftfahrt dienlich sind, gewahrt werden.

Zu der Behauptung, dass die Schaffung eines „Pistenvorfeldes“ seitens der Betreiber bei der Obersten Zivilluftfahrtbehörde ventiliert und diskutiert wird, ist festzustellen, dass in meinem Ressort kein Antrag betreffend ein Projekt „Pistenvorfeld“ aufliegt.

Zu den einzelnen Punkten möchte ich wie folgt Stellung nehmen:

### **Aktueller Betriebsumfang des Flughafens Innsbruck**

#### **Zu Frage 1:**

Die Bewilligung gemäß § 68 Luftfahrtgesetz, BGBl. Nr.253/1957 i.d.g.F., wurde am 20. September 1960 erteilt.

#### **Zu Frage 2:**

Einbeziehung der Grundstücke des östlichen Pistenvorfeldes einschließlich des für die Anflugbefeuerung erforderlichen Geländestreifens in das Flughafenareal;  
24. November 1977

Einbeziehung von im Süden des Flughafens gelegenen Grundstücken in das Flughafenareal für die Errichtung eines dritten Hangars samt Abstellfläche, die Herstellung einer inneren Umfahrungsstraße sowie für die Sicherstellung des gemäß § 29 ZFV 1972 erforderlichen Abstandes der Flughafenumzäunung vom Rollweg;  
14. Februar 1980

Einbeziehung von im Westen und Südosten des Flughafens gelegenen Grundstücken für die Herstellung der für den Instrumentenflugbetrieb auf dem Flughafen Innsbruck notwendigen Breite des Sicherheitsstreifens und Schutzbereiches der Piste; 25. Februar 1982

Einbeziehung von im östlichen Instrumentenanflugsektor des Flughafens gelegenen Grundstücken für die Erweiterung der einfachen Anflugbefeuerung 26 auf eine Präzisionsanflugbefeuerung gemäß § 79 ZFV 1972 sowie die Bewilligung zur Errichtung einer neuen Energiezentrale (Strom - und Notstromversorgungsanlage);  
9. Dezember 1985

Erweiterung der Flughafengrenzen im östlichen Pistenvorfeld durch Einbeziehung der Liegenschaft Brandacher in das Flughafenareal und die Beseitigung dieses Bauerngehöftes einschließlich des Zufahrtsweges, welche im Pistenvorfeld des östlichen Instrumentenanflugsektors gravierende Luftfahrthindernisse gemäß § 85 Abs. 1 LFG darstellten; 14. November 1989

Erweiterung der Flugplatzgrenzen im Osten und Süden, Erweiterung der Bodeneinrichtungen in diesen Flughafenbereichen und die Ausgliederung eines Areals im südlichen Flughafenbereich zu Tauschzwecken für die Errichtung einer Notlandefläche im östlichen Pistenvorfeld, die Erweiterung der Luftfahrzeug - Abstellfläche und der Geräteabstellfläche; 30. März 1992

Änderung der bescheidmäßig festgelegten Grenzen des Flughafens im südlichen Flugplatzbereich aufgrund eines Grundstückstausches im Ausmaß von 2.537 m<sup>2</sup> zwecks Errichtung eines Parkhauses; 26. Februar 1999

**Zu Frage 3:**

Entsprechend der Zivilflugplatz - Bewilligung dürfen die Bewegungsflächen von allen Luftfahrzeugen benützt werden, deren Betriebssicherheitsgrenzen, insbesondere Abfluggewicht, Start - und Landestrecke, den Abflug und die Landung zulassen und die den Anforderungen der Zivilluftfahrt - Lärmzulässigkeitsverordnung entsprechen. Das bedeutet, dass am Flughafen Innsbruck Flugzeuge mit Strahlantrieb An - und Abflüge nur mehr dann durchführen dürfen, wenn der von ihnen entwickelte Lärm den Bestimmungen des Kapitels III des Annex 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt entspricht.

Gemäß dem für den Flughafen Innsbruck erteilten Betriebszeitenbescheid dürfen gewerbsmäßige Flüge von Luftfahrtunternehmen mit Propeller - und Turbopropflug - zeugen, welche den Gesamtlärmpegel einer Dash 8 nicht überschreiten, nur in der Zeit von 06.00 bis 23.00 Uhr durchgeführt werden, wobei zwischen 22.00 und 23.00 Uhr nur Landungen gestattet sind. Werden derartige Flüge mit Strahlflugzeugen durchgeführt, deren Landelärmpegel geringer ist als der Landelärmpegel einer Dash 8, sind zwischen 20.00 und 23.00 Uhr nur Landungen gestattet. Bei Rettungs - , Ambulanz - und Katastropheneinsätzen mit lärmarmen Luftfahrzeugen gemäß ICAO

Annex 16, Kapitel III, und mit Hubschraubern sind zwischen 22.00 und 23.00 Uhr nur Landungen gestattet.

**Zu Frage 4:**

Am Flughafen Innsbruck ist eine befestigte Piste mit einer Länge von 2000m vorhanden. Die Grundlänge dieser Piste entspricht gemäß § 13 ZFV 1972 der Klasse B. Ferner sind als für Start und Landung von Luftfahrzeugen vorgesehene Bewegungsflächen noch eine unbefestigte Startfläche für den Windschleppstart von Segelflugzeugen entsprechend § 33 Abs.2 ZFV 1972 sowie eine unbefestigte Landefläche für Segelflugzeuge entsprechend § 33 Abs.1 ZFV 1972 vorhanden. Für Bewegungsflächen für Segelflugzeuge Rennt die ZFV 1972 keine Klassifizierungen. Ein Lageplan liegt bei.

**Zu den Fragen 5, 6 und 9:**

Im Sinne der Begriffserläuterungen des § 1 ZFV 1972 sind im Rahmen der Betriebszeiten (s.o.) auf dem Flughafen Innsbruck gemäß § 2 (richtigerweise) Abs. 2 lit. d ZFV 1972 Sichtflugbetrieb bei Tag und Nacht und Instrumentenflugbetrieb als Präzisionsinstrumentenflugbetrieb der Kategorie I zulässig.

Der Flughafen Innsbruck darf auf einer befestigten Piste (Betonpiste) mit einer Länge von 2.000m und einer Breite von 45m, deren Längsachse in der Richtung 08/26 verläuft, betrieben werden.

Die Bewegungsflächen dürfen von allen Luftfahrzeugen benützt werden, deren Betriebssicherheitsgrenzen, insbesondere Abfluggewicht, Start - und Landestrecke, den Abflug und die Landung zulassen und die den Anforderungen der Zivilluftfahrt - Lärmzulässigkeitsverordnung entsprechen.

Hinsichtlich der Frequenz wird in der Zivilflugplatz - Bewilligung nichts ausgesagt.

**Zu Frage 7:**

Gemäß den zu den Fragen 1. und 2. aufgezählten Bescheiden hat bzw. hatte der Flughafenhalter im Wesentlichen

- die erforderlichen Voraussetzungen für eine geordnete Abwicklung des Flughafenbetriebes zu schaffen und aufrecht zu erhalten. Hierzu gehören insbesondere, die Errichtung und Erhaltung der für den Betrieb des Flughafens notwendigen Bewegungsflächen, Gebäude und sonstigen Einrichtungen, die Schaffung und Aufrechterhaltung der für den geordneten Betrieb des Flughafens notwendigen technischen und administrativen Organisationen, die Beseitigung definierter Luftfahrthindernisse und die Aufrechterhaltung der Hindernisfreiheit im Flughafenbereich, die Herstellung bzw. Erweiterung der Flughafenumzäunung, die Einrichtung einer Flughafenfeuerwehr und einer Sanitätsstelle, die Aufstellung von Benützungsbedingungen, die Zulässigkeit des Instrumentenflugbetriebes nur unter Einhaltung der vom Bundesamt für Zivilluftfahrt (jetzt Austro Control GmbH.) in der in der Luftfahrt üblichen Weise jeweils veröffentlichten Instrumenten - An - und Abflugverfahren und Wettermindestbedingungen;
- den Sicherheitsstreifen der befestigten Piste 08/26 in der für Instrumentenpisten erforderlichen Mindestbreite von je 150m beiderseits der Pistenmittellinie und eine Schutzzone des elektronischen Gleitwegsenders des Instrumentenlandesystems im südöstlichen Flugplatzbereich herzustellen;
- den innerhalb des Sicherheitsstreifens der Instrumentenpiste liegenden Teil der befestigten Abstellfläche aufzulassen und den Klimagarten des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (jetzt Austro Control GmbH) - in dessen Einvernehmen - zu verlegen;
- die Windmessenanlagen bzw. die Schutzzone des Gleitwegsenders des Instrumentenlandesystems zu verlegen;
- den Flugbetrieb zum Schutze der Flughafenrainer vor unzumutbarem Lärm in den Zivilluftplatz - Benützungsbedingungen gemäß dem Betriebszeiten - bescheid in der jeweils gültigen Fassung zu beschränken (siehe die Ausführungen zu Frage 3.);
- eine befestigte Sicherheitsumfahrungsstraße im Bereich der erweiterten Flughafengrenzen herzustellen;
- einen innerhalb der Flugplatzgrenzen verlaufenden Weg aufzulassen, gleichzeitig einen neuen, entlang der neu festgelegten Flugplatzgrenze verlaufenden Weg herzustellen und diesen Weg in das öffentliche Gut zu übertragen;

- einen Katasterplan zu erstellen, welcher die Widmungsgrenzen und den Zaunverlauf sowie die anrainenden Grundstücke zu enthalten hat;
- die vom Parkhaus betroffenen Ver- und Entsorgungsleitungen (ausgenommen Abwasserkanal) im Einvernehmen mit den Leitungsträgern zu verlegen.

**Zu Frage 8a:**

Jeder Pilot ist verpflichtet, sich für einen Flug entsprechend vorzubereiten und gemäß den Ergebnissen der Vorbereitung seine Entscheidungen betreffend die sichere Durchführung des Fluges zu treffen. Zu der Flugvorbereitung gehört auch die Einholung von Informationen über die Flugwetterbedingungen. Sind diese nicht so, dass eine gefahrlose Landung möglich ist, so ist entweder der Flug nicht durchzuführen oder ein Ausweichflugplatz anzufliegen. Dass kurzzeitig Wetterbedingungen auftreten können, welche einen Flugbetrieb unmöglich machen, ist nicht außergewöhnlich.

**Zu Frage 8b:**

Der Beschluss über die Neuanlage des Innsbrucker Flughafens auf dem Gelände in der Ulfiswiese - Höttingerau erfolgte im Jahre 1938 durch die damaligen Luftfahrtbehörden. Eine betonierte Startbahn wurde nach Ende des Zweiten Weltkrieges von den Alliierten angelegt. Diese haben auch die Bewilligung zum weiteren Ausbau des Flughafens erteilt. Die Piste des Flughafens Innsbruck entspricht den Gegebenheiten der seit dem Jahre 1972 in Kraft stehenden ZFV.

**Auswirkungen des geplanten „Pistenvorfeldes“****Zu Frage 10:**

Da in meinem Ressort kein Antrag betreffend ein Projekt „Pistenvorfeld“ aufliegt, fehlen die notwendigen Informationen, um auf die gegenständlichen Fragen a) bis c) eingehen zu können.

**Luftfahrtrechtliche Genehmigungsverfahren****Zu Frage 11:**

Voraussetzung für die Verwirklichung eines derartigen Projektes ist die Erteilung

einer Bewilligung gemäß § 68 LFG, allenfalls auch einer Bewilligung gemäß § 78 LFG. Beide Verfahren sind antragsbedürftige Willensakte.

**Zu Frage 12:**

Entsprechend dem Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 17. Februar 1999, Zl. 97/03/0032 - 5, kommt den Eigentümern von Grundstücken, die in der Sicherheitszone eines Flughafens liegen, im Verfahren zur Erteilung einer Bewilligung gemäß § 68 LFG Parteistellung zu. Sie können alle Beeinträchtigungen in ihrem Eigentumsrecht geltend machen, die mit der Erteilung der Bewilligung gemäß § 68 LFG verbunden sind.

**Flughafen Innsbruck und UVP - G**

**Zu Frage 13:**

Betreffend die Vollziehung des UVP - G liegt die Zuständigkeit beim Bundesminister für Land - und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft.

**Alternativen**

**Zu Frage 14:**

Diesbezüglich wird auf die Ausführungen zum Motiventeil und zu Frage 10. verwiesen. Zur weiteren Erhöhung der Sicherheit von Starts und Landungen wird die Errichtung von sogenannten Ground Arresting Systemen geprüft, welche im Falle eines overruns den Bremsvorgang des Luftfahrzeuges begünstigen.

Derartige Systeme können aus natürlichen oder künstlichen Materialien bestehen, wobei in jüngster Zeit vermehrt auf die Entwicklung entsprechender künstlicher Materialien gesetzt wird. Solche Systeme kommen bereits vielfach zur Anwendung.

**Anhängige Verfahren**

**Zu Frage 15:**

Bei der Obersten Zivilluftfahrtbehörde liegen derzeit keine derartigen Anträge vor. Der Landeshauptmann von Tirol als Luftfahrtbehörde hat mitgeteilt, dass der

Halter des Flughafens Innsbruck am 6. Juli 2000 einen Antrag auf Erteilung einer Errichtungsbewilligung für einen Zubau beim Hangar II gestellt hat. Es sollen hiedurch dringend benötigte Büroflächen geschaffen werden. Weitere Anträge liegen dort nicht vor.

**Beilage konnte nicht gescannt werden !!!**