

2000/AB XXI.GP  
Eingelangt am: 26.04.2001  
BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 2023/J - NR/2001, betreffend Pistenvorfeld Flughafen Innsbruck, die die Abgeordneten DDr. Niederwieser und Genossen am 1. März 2001 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

**Frage 1:**

Wer vertritt Österreich aktuell bei der ICAO?

**Antwort:**

Österreich verfügt aus Kostengründen über keine eigene Vertretung bei der ICAO, sondern ist Mitglied der ABIS - Gruppe. Diese Gruppe setzt sich aus den kleineren europäischen Staaten Österreich, Belgien, Niederlande, Luxemburg, Irland und Schweiz zusammen. Die Vertretung der Gruppe wird turnusmäßig von dem Land übernommen, das jeweils einen Ratssitz in der ICAO innehält (aktuell die Niederlande).

**Frage 2:**

Wann und von wem wurden diese Bestellung vorgenommen?

**Antwort:**

Die ABIS - Gruppe besteht in der vorangeführten Zusammensetzung seit 15. April 1997 (Datum der Unterzeichnung des entsprechenden Memorandum of Understanding).

**Frage 3 und 4:**

Wann fand die Sitzung der ICAO statt, in der die „Recommended Practice“ eines Pistenvorfeldes von 150 Metern „grüne Wiese“ in einen verpflichtenden „Standard“ umgewandelt wurde?

Welches Verhandlungsmandat hatte die Österreichische Delegation in dieser Frage?

**Antwort:**

Die Schaffung von neuen Bestimmungen sowie Änderungen von geltenden Bestimmungen unterliegen einem komplexen, genau festgelegten Normwertungsverfahren, in welches jeder einzelne Mitgliedstaat durch Übermittlung des entsprechenden Entwurfes eingegliedert ist. Die Grundlagen zur Schaffung bzw. Änderung von Bestimmungen werden in eigens von den jeweils zuständigen ICAO - Kommissionen installierten Arbeitsgruppen erarbeitet, welche in der Regel auch den an die Mitgliedstaaten zu versendenden Entwurf erstellen. In allen ICAO - Organen gilt das Mehrheitsprinzip. Österreich hat in seiner Stellungnahme zum Entwurf den Vorschlag zur Änderung der gegenständlichen Annex 14 - Bestimmung von einer Empfehlung in einen Standard - wie die überwiegende Mehrheit der anderen Mitgliedstaaten auch - aus Gründen der Sicherheit der Luftfahrt angenommen.

**Frage 5 und 6:**

Wurden die Betreiber der österreichischen Flughäfen im Vorhinein über die bevorstehende Beschlussfassung verständigt?

Hat die österreichische Delegation mit Vertretern des Innsbrucker Flughafens gesprochen und diese eingehend über mögliche Konsequenzen eines solchen Beschlusses informiert?

**Antwort:**

Die Flughäfen sind durch ihre Vertretungsorganisationen (wie ACI, ADV,...) in die sie betreffenden einzelnen Entwicklungen im Rahmen der ICAO involviert und über die einzelnen Normwertungsverfahren und die damit von der ICAO verfolgten Absichten informiert.

**Frage 7:**

Wurden die Vertreter der betroffenen Kommunen im Raum Innsbruck über die Tragweite des Beschlusses ausreichend informiert? In welcher Weise?

**Antwort:**

Für die Änderung der gegenständlichen Bestimmung waren ausschließlich Sicherheitserfordernisse ausschlaggebend. Österreich ist als Mitgliedstaat der ICAO - unabhängig von der Haltung der betroffenen Kommunen - in jedem Fall zur Umsetzung des durch die Änderung entstandenen neuen Standards verpflichtet.

**Frage 8:**

Wurde in Montreal auch über die Möglichkeit eines so genannten „arrestor beds“ als Alternative zu einer Pistenvorfelderweiterung verhandelt?

**Antwort:**

Bezüglich des Normwertungsverfahrens wird auf die Beantwortung der Fragen 3. u. 4. verwiesen. "Arrestor beds" sind in den Bestimmungen der ICAO derzeit noch nicht vorgesehen. Die Entwicklung und Errichtung von „arrestor beds" erfolgte bis dato - basierend auf „aeronautical studies" - ausschließlich auf Initiative einzelner Staaten.

**Frage 9:**

Ist die Möglichkeit eines „arrestor beds", die ja noch letztes Jahr seitens des

Ministeriums in einer parlamentarischen Anfragebeantwortung vorgeschlagen wurde, vom Tisch?

**Antwort:**

Grundsätzlich nein, derartige „arrestor beds“ stellen jedoch lediglich eine begleitende Maßnahme dar.

**Frage 10:**

Wenn nein, wie viel würde ein solches „arrestor bed“ im Vergleich zu einer Pistenvorfelderweiterung kosten?

**Antwort:**

Ein Vergleich zwischen einem „arrestor bed“ und einer Pistenvorfelderweiterung ist aufgrund der jeweiligen spezifischen Funktion dieser Einrichtungen nicht sinnvoll. Die Kosten eines „arrestor beds“ bzw. einer Pistenvorfelderweiterung hängen vom jeweiligen konkreten Projekt ab. Konkrete Projekte liegen jedoch nicht vor.

**Frage 11:**

Wird der Innsbrucker Flughafen seinen Betrieb einstellen müssen, sollte er nicht in der Lage sein, die geforderten Baumaßnahmen - die im konkreten Fall eine Verlegung des Inns und die Zustimmung der Anrainergemeinde Völs bedeuten - umzusetzen?

**Antwort:**

Nein.

**Frage 12:**

Wieviel wird das Projekt der Pistenvorfelderweiterung am Flughafen Innsbruck kosten und wer wird diese Kosten tragen?

**Antwort:**

Da ein konkretes Projekt nicht vorliegt, sind die Kosten nicht bekannt. Die Kostentragungspflicht trifft primär den Halter des Flughafens Innsbruck.

**Frage 13:**

Wann wird der angekündigte rechtsverbindliche Bescheid seitens der OZB fertig sein und wann wird er erlassen?

**Antwort:**

Der Bescheid wird im Frühjahr 2001 erlassen.