

1169/J XXI.GP

ANFRAGE

der Abgeordneten Lichtenberger, Freundinnen und Freunde
an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie
betreffend „Pistenvorfeld“ Flughafen Innsbruck

Seit mehreren Wochen wird ausgehend von Aussagen des Bürgermeisters von Innsbruck erneut über eine Innverlegung zur Schaffung eines "Pistenvorfeldes im Westen der Startbahn des Flughafens Innsbruck diskutiert. Die geplante Maßnahme wird mit Sicherheitsargumenten begründet, wobei diese nicht ganz nachvollziehbar sind, da der Flughafen als sicher zu gelten hat, ansonsten die Luftfahrtbehörde keine Zivilflugplatzbewilligung erteilen hätte dürfen oder diese längst widerrufen hätte müssen. Gemäß § 71 Abs 1 LFG darf eine Zivilflugplatzbewilligung nur erteilt werden, wenn eine sichere Betriebsführung zu erwarten ist und sonstige öffentliche Interessen dem nicht entgegenstehen. Unter diese öffentlichen Interessen fallen ua: der Schutz der Allgemeinheit, die Hintanhaltung von Gefährdungen von Leben, Gesundheit und Eigentum, die Sicherheit von Personen und Sachen auf der Erde (Halbmayr/Wiesenwasser, Das österreichische Luftfahrtrecht, Kommentar zu § 71).

Ausgangspunkt jeder Beurteilung, ob eine Maßnahme eine Kapazitätserweiterung mit sich bringt, ist der status quo. Den betroffenen BürgerInnen wird jedoch der diesbezügliche Bescheid samt allfälliger Änderungsbescheide verweigert.

Des Weiteren stellt sich die Frage, welchen luftfahrtrechtlichen Verfahren eine solche Maßnahme unterliegt und welche Personen Parteistellung hätten.

Laut Presseberichten wird die Schaffung eines „Pistenvorfeldes“ seitens der Betreiber „bei der obersten Zivilluftfahrtbehörde ventiliert und diskutiert“ (Kurier, Ausgabe Tirol vom 13. Juni 2000).

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE:

Aktueller Betriebsumfang des Flughafens Innsbruck

1. Wann wurde bezüglich Flughafen Innsbruck die Zivilflugplatzbewilligung (§ 68 f LFG) erteilt?

2. Welche Änderungen der Zivilflugplatzbewilligung wurden von der Luftfahrtbehörde genehmigt und wann?
3. Welche Luftfahrzeuge dürfen gemäß § 72 Abs 1 lit a LFG den Flughafen benützen? Gibt es sonstige Beschränkungen hinsichtlich der Arten der Luftfahrzeuge, die den Flughafen Innsbruck benützen dürfen?
4. Welcher Art und welcher Klassen sind die für den Start und die Landung vorgesehenen Bewegungsflächen? Wie sind die Bewegungsflächen (§ 9 Zivilflugplatz - VO) situiert? Um einen Flugplatzlageplan wird gebeten.
5. Welcher Flugbetrieb (§ 2 Abs 1 lit d ZFV 1972) ist am Flughafen Innsbruck zugelassen?
6. Wie ist der Betriebsumfang in der Zivilflugplatzbewilligung samt allfälliger Änderungsbescheide sonst noch definiert?
7. Welche Bedingungen und Auflagen wurden mit Rücksicht auf § 71 Abs 1 LFG erteilt?
8.
 - a) Inwiefern wurde dem Umstand Rechnung getragen, dass laut Wetterforschungsprogramm MAP in Innsbwck Föhnstürme von 200 km/h Stärke auftreten?
 - b) Wie wurde § 15 Zivilflugplatz - Verordnung 1972 Rechnung getragen?
9. Wird der konsensgemäße Betriebsumfang hinsichtlich der Art der Luftfahrzeuge und der Frequenz derzeit ausgeschöpft, wenn nicht, wie schaut der praktizierte Betrieb aus?

Auswirkungen des geplanten „Pistenvorfeldes“

10. Aufgrund der Gespräche zwischen Flughafenbetreiber und dem Ministerium ist davon auszugehen, dass dem Ministerium das geplante Projekt bestens bekannt ist.
 - a) Was stellt das geplante „Pistenvorfeld“ im Sinne des Luftfahrtgesetzes bzw. der Zivilflugplatz - Verordnung dar?
 - b) Welche Auswirkungen auf die Flugabwicklung würde ein solches „Pistenvorfeld“ im Westen der Piste theoretisch haben?
 - b) Durch dieses „Pistenvorfeld“ ist zu erwarten, dass schwerere Luftfahrzeuge bzw. Luftfahrzeuge mit vollerem Tank als bisher am Flughafen Innsbruck landen und starten. Wie könnte eine solche Kapazitätssteigerung und Lärmzunahme verhindert werden bzw. ist dafür eine Änderung der Zivilflugplatzbewilligung notwendig?
 - c) Es ist davon auszugehen, dass durch dieses „Pistenvorfeld“ die Abwicklung der Starts und Landungen noch optimiert wird und dadurch

eine Kapazitätssteigerung erwirkt werden könnte. Wie könnte eine solche Kapazitätssteigerung und Lärmzunahme verhindert werden?

Luftfahrtrechtliche Genehmigungsverfahren

11. Welchen luftfahrtrechtlichen Genehmigungsverfahren wäre die Errichtung eines solchen „Pistenvorfeldes“ zu unterziehen oder wie sonst käme es aus Anlass der Errichtung zu einer Befassung der Luftfahrtbehörde?
12. Welche Parteien im Sinne des § 8 AVG wären zu diesen Verfahren zugelassen und was könnten sie geltend machen?

Flughafen Innsbruck und UVP - G

13. Da die flugplatzrelevanten Bestimmungen des UVP - G neu mit dem Fachressort abgesprochen wurden, wird um Aufklärung ersucht: An welche Anwendungsfälle wurde bei folgender Passage in Anhang 1 Spalte 1 Zif 14 gedacht: „Von lit c ausgenommen sind weiters Vorhaben, die ausschließlich der Erhöhung der Flugsicherheit dienen.“? (Lit c lautet: Änderungen von Flugplätzen durch Neuerrichtung oder Verlängerung von Pisten, wenn dadurch die Neuerrichtung oder Verlängerung die Gesamtpistenlänge um mindestens 25% erweitert wird.“)

Alternativen

14. Welche Alternativen wie z.B. Gewichtsreduktion bei den erlaubten Luftfahrzeugen, Reduktion der Frequenz oder seitliche Schotterrampen (wie unlängst von NR Gisela Wurm ins Spiel gebracht) wurden seitens des Ministeriums diskutiert, um die aktuelle Sicherheit zu erhöhen?

Anhängige Verfahren

15. Liegen bezüglich des Flughafen Innsbruck Anträge zur Änderung der Zivilflugplatzbewilligung oder zur Bewilligung neuer Bodeneinrichtungen vor, wann wurden sie eingereicht und welche konkrete Änderung des Betriebsumfangs bzw. der Bodeneinrichtung haben sie zum Gegenstand?