

2023/J XXI.GP
Eingelangt am: 01 03 2001

Anfrage

der Abgeordneten DDr. Niederwieser
und Genossen
an die Bundesministerin für Verkehr, Infrastruktur und Technologie
betreffend "Pistenvorfeld Flughafen Innsbruck"

In der Tiroler Tageszeitung vom 17.11.2001 konnte man unter dem Titel „Pistenvorfeld muss kommen“ einen Hintergrundkommentar zu den rechtlichen Grundlagen für eine Pistenvorfelderweiterung lesen. Dort war zu lesen, dass die „Standards“ für die Pistenvorfelder von der Internationalen Zivilluftfahrtbehörde ICAO mit Sitz in Montreal vorgegeben werden. Diese Organisation wurde im Rahmen des Chicagoer Abkommens im Jahr 1944 gegründet und hat den Status einer „Spezialorganisation der UNO“. Im weiteren heißt es: „Vor wenigen Wochen hat nun die ICAO die Empfehlung eines Pistenvorfelds in einen Standard umgewandelt. Und damit ist Österreich auf Grund des Vertrages mit der ICAO verpflichtet, dieser Vorschrift nachzukommen. Die OZB, die im Verkehrsministerium angesiedelt ist, wird nun einen entsprechenden Bescheid ausarbeiten, der rechtsverbindlich ist.“ In diesem Zusammenhang stellen die unterzeichneten Abgeordneten folgende

Anfrage

1. Wer vertritt Österreichlich aktuell bei der ICAO ?
2. Wann und von wem wurden diese Bestellung vorgenommen?
3. Wann fand die Sitzung der ICAO statt, in der die „Recommended Practice“ eines Pistenvorfelds von 150 Metern "grüne Wiese“ in einen verpflichtenden „Standard“ umgewandelt wurde?
4. Welches Verhandlungsmandat hatte die österreichische Delegation in dieser Frage?
5. Wurden die Betreiber der österreichischen Flughäfen im Vorhinein über die bevorstehende Beschlussfassung verständigt?
6. Hat die österreichische Delegation mit Vertretern des Innsbrucker Flughafens gesprochen und diese eingehend über mögliche Konsequenzen eines solchen Beschlusses informiert?
7. Wurden die Vertreter der betroffenen Kommunen im Raum Innsbruck über die Tragweite des Beschlusses ausreichend informiert? In welcher Weise?
8. Wurde in Montreal auch über die Möglichkeit eines so genannten „arrestor beds“ als Alternative zu einer Pistenvorfelderweiterung verhandelt?

9. Ist die Möglichkeit eines „arrestor beds“, die ja noch letztes Jahr seitens des Ministeriums in einer parlamentarischen Anfragebeantwortung vorgeschlagen wurde, vom Tisch?
10. Wenn nein, wie viel würde ein solches „arrestor bed“ im Vergleich zu einer Pistenvorfelderweiterung kosten?
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 Anreinergemeinde Völs bedeuten - umzusetzen?
12. Wieviel wird das Projekt der Pistenvorfelderweiterung am Flughafen Innsbruck kosten und wer wird diese Kosten tragen?
13. Wann wird der angekündigte rechtsverbindliche Bescheid seitens der OZB fertig sein und wann wird er erlassen?