

Hubert Gorbach

Radetzkystraße 2, A-1030 Wien
Telefon: +43 (1) 711 62-8000
Telefax: +43 (1) 713 78 76
hubert.gorbach@bmvit.gv.at



Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

XXII. GP.-NR

316 /AB

2003 -06- 1 0

Der Bundesminister

GZ. 9500/6-CS3/03

An den
Präsidenten des Nationalrates
Dr. Andreas Khol

zu 298/J

Parlament
1017 Wien

Wien, 10. Juni 2003

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 298/J-NR/2003 betreffend Fluglärm in Innsbruck und Umgebung, die die Abgeordneten Lichtenberger, Freundinnen und Freunde am 10.4.2003 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Fragen 1 und 2:

Von wem, auf welcher Rechtsgrundlage und mit welcher Begründung wurden die Ausnahme-genehmigungen für die Starts und Landungen und zugehörigen "Übungsflüge" russischer TU-134 im Jänner und Februar 2003 am Flughafen Innsbruck gewährt?

Wozu waren Ausnahmegenehmigungen erforderlich, wenn doch angeblich Staatsluftfahrzeuge überhaupt nicht von der ZLZV und den Bestimmungen des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt erfasst sind?

Antwort:

Da es sich bei dem genannten Luftfahrzeug um ein Staatsluftfahrzeug handelt und die Flüge unter Flugnummern der Staatsfluggesellschaft Russia und einer entsprechenden Kennzeichnung im Flugplan durchgeführt wurden, waren diese Flüge als "Staatsflüge" zu klassifizieren und die Bestimmungen des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt und demgemäß auch die Bestimmungen der ZLZV (Zivilluftfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung, BGBl.Nr. 738/1993) nicht anzuwenden.

Eine Einflugbewilligung konnte auf Grund des genannten Sonderstatus nicht verwehrt werden und wurde in Absprache mit meinem Ressort durch die Austro Control GmbH erteilt. Diese entspricht aber keiner Ausnahmegenehmigung.

Fragen 3 und 4:

Welche Art von Interessensabwägung welcher öffentlicher Interessen ist in diesem Zusammenhang erfolgt?

GZ. 9500/6-CS3/03



Ist das "öffentliche Interesse" an einer Privatreise mit von der Landung in Innsbruck eigentlich ausgeschlossenen Luftfahrzeugen mit offensichtlich nicht an diesen Flughafen gewöhnten Piloten tatsächlich anderen öffentlichen Interessen beispielsweise beim Lärmschutz, aber auch bei der Sicherheit, überzuordnen, und wenn ja, warum?

Antwort:

An der Durchführung dieser Flüge bestanden öffentliche Interessen, wie u.a. Aufrechterhaltung diplomatischer, internationaler Beziehungen, die entgegenstehenden öffentlichen Interessen überwogen.

Der Flughafen Innsbruck ist ein öffentlicher Flughafen mit Betriebspflicht und international standardisierten An- und Abflugverfahren. Die Landung kann einem Piloten nicht verwehrt werden, wenn dieser "an den Flughafen nicht gewöhnt" ist. Die Piloten und Navigatoren der Staatsfluggesellschaft Russia waren dennoch bereits im Februar 2001 anlässlich des Staatsbesuches von Präsident Putin in die Verfahren des Flughafens Innsbruck eingewiesen worden und somit bestens mit der lokalen Situation vertraut. Im Zuge des Anfluges im Jänner 2003 wurde ein Trainingsstart und Überflug in mittlerer Höhe mit reduzierter Leistung zur Wiederfamilisierung durchgeführt.

Frage 5:

Welchen Novellierungsbedarf an der ZLZV sehen Sie in diesem Zusammenhang?

Antwort:

Eine derzeit in Arbeit befindliche Novellierung der ZLZV (Zivilluftfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung, BGBl.Nr. 738/1993) sieht unter anderem insbesondere die Einarbeitung entsprechender EU-Richtlinien bzw. Änderungen des ICAO-Annex 16 mit strengeren Lärmwerten für ein "Kapitel 4" vor, welche ab 2005 zum Tragen kommen werden.

Frage 6:

Welchen sonstigen Novellierungsbedarf an der ZLZV, insbesondere im Hinblick auf das Kapitel "Verwendungsbeschränkungen" im Zusammenhang mit der Verbesserung des Lärmschutzes, sehen Sie, und wann werden Sie diesem nachkommen?

Antwort:

Eine weitere Novellierung der ZLZV, die Auswirkungen auf "Verwendungsbeschränkungen" hat, wird die Umsetzung der EU-Richtlinie 2002/49/EG vom 25.6.2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm zum Inhalt haben.

Frage 7:

Mit wievielen weiteren Flügen, die nicht vom Kapitel 2-Verbot erfasst sind, ist am Flughafen Innsbruck jährlich zu rechnen?

Antwort:

Da sowohl für Privatflüge als auch für gewerbliche Flüge mit Flugzeugen, die nicht dem Kapitel 3, der derzeit leisesten Kategorie von Strahlverkehrsflugzeugen, entsprechen, auf dem Flughafen Innsbruck **keine** Freigaben erteilt werden, ist voraussichtlich mit keinen weiteren Flügen zu rechnen.

GZ. 9500/6-CS3/03

**Frage 8:**

Wieviele Flüge, die unter die Ausnahmeregelung des § 40 Abs. 3 ZLZV fallen, hat es letztes Jahr am Flughafen Innsbruck gegeben? Mit wievielen ist in Hinkunft (jährlich) zu rechnen?

Antwort:

Im Jahr 2002 wurden keine Flüge, die unter die Bestimmung des § 40 Abs. 3 ZLZV fallen, durchgeführt und es ist auch in Hinkunft mit keinen derartigen Flügen zu rechnen.

Frage 9:

Wieviele Flüge, die unter die Bestimmungen des § 40 Abs. 4 ZLZV fallen, hat es letztes Jahr am Flughafen Innsbruck gegeben? Mit wievielen ist in Hinkunft (jährlich) zu rechnen?

Antwort:

Im Jahr 2002 wurden keine Flüge, die unter die Bestimmung des § 40 Abs. 4 ZLZV fallen, durchgeführt und es ist auch in Hinkunft mit keinen derartigen Flügen zu rechnen.

Frage 10:

Welche Maßnahmen zur Minderung der Fluglärmbelastung in der Umgebung des Flughafens Innsbruck sind seitens Ihrer Behörde geplant; wann werden diese Maßnahmen umgesetzt?

Antwort:

Neben der Umsetzung von den vorher erwähnten internationalen Maßnahmen, wie in der Beantwortung der Fragen 5 und 6 bereits erwähnt, wird darauf hingewiesen, dass der Flughafen Innsbruck die restriktivsten Betriebszeiten aller österreichischen Flughäfen hat und der Flughafen Innsbruck auch der erste Flughafen Europas mit einem Verbot für Kapitel II Flugzeuge war. In Zusammenarbeit mit dem Landesumweltamt wurde unter Berücksichtigung der Anrainer vom Flughafen Innsbruck zu den bestehenden Lärmmeßstellen im Westen und Osten der Landebahn eine dritte Lärmmeßstelle in unmittelbarer Nähe des Flughafens im Norden installiert. Diese Lärmmeßstellen werden vom Landesumweltamt überwacht. Es finden regelmäßig Gespräche zwischen dem Flughafen, den Fluggesellschaften und den Flugsportvereinen über den Einsatz von äußerst lärmarmen Flugzeugen und der Anwendung von lärmarmen Betriebsverfahren statt. Es gibt ein Umweltforum, an dem neben Flughafen und Stadt Innsbruck auch Anrainervertreter vertreten sind.

Mit freundlichen Grüßen