

## 298/J XXII. GP

---

**Eingelangt am 10.04.2003**

**Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.**

# Anfrage

der Abgeordneten Lichtenberger, Freundinnen und Freunde

an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend Fluglärm in Innsbruck und Umgebung

Anfang Februar 2003 machte der russische Ministerpräsident Kasjanov Urlaub am Arlberg. Dieses grundsätzlich nicht unerfreuliche Ereignis brachte für die Bevölkerung im Umfeld des Flughafens Innsbruck jedoch substanzielle Verschlechterungen der Lebensqualität mit sich. Für die An- und Abreise des Präsidenten und seines Begleittrosses wurden nämlich zwei Tupolew 134 verwendet, Chapter-II-Flugzeuge, die aufgrund der hohen Lärmemission am Innsbrucker Flughafen verboten sind. Bereits am 17.1. wurden unzählige Probestarts und -landungen mit enormer Lärmbelastung (über 100 dB) durchgeführt, was nicht zu Unrecht zu massiver Kritik der betroffenen Bürgerinnen und Bürger führte, sondern auch die mangelnde Vertrautheit der Piloten mit der lokalen Situation belegt, was im Hinblick auf die Sicherheit der Bevölkerung im Umfeld des Flughafens eine besonders kritische Betrachtung der Vorgänge nahelegt.

Im Innsbrucker Stadtsenat wurde dazu vermerkt, es habe sich um eine Ausnahmegewilligung gehandelt, und der russische Ministerpräsident (samt Begleittross) könne aus Sicherheitsgründen nur mit diesen Maschinen fliegen - wohl gemerkt zum Urlaub.

Anrainerinnen des Innsbrucker Flughafens sind in dieser Angelegenheit auch an das BMVIT herantreten und haben dabei zur Antwort bekommen, dass es sich erstens um ein (?) Staatsluftfahrzeug handle, für das die Bestimmungen des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt und "demgemäß" auch die Bestimmungen der ZLZV nicht anzuwenden seien und dass zweitens an der Durchführung dieser Flüge öffentliche Interessen bestanden hätten, die entgegenstehende öffentliche Interessen überwogen hätten. Zugleich wurde jedoch "versichert", daß "für Privatflüge (...) mit Flugzeugen, die nicht dem Kapitel 3 entsprechen, auf dem Flughafen Innsbruck keine Freigaben erteilt" würden.

Nun handelte es sich zwar tatsächlich um ein Staatsluftfahrzeug, jedoch unzweifelhaft auch um Privatflüge. Es ist zumindest anzuzweifeln, ob der private

Urlaubsflug eines russischen Politikers von höherem öffentlichen Interesse ist als die Einhaltung des Chapter-II-Verbotes auf einem ohnehin äußerst sensiblen Flughafen.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

### **ANFRAGE:**

1. Von wem, auf welcher Rechtsgrundlage und mit welcher Begründung wurden die Ausnahmegenehmigungen für die Starts und Landungen und zugehörigen "Übungsflüge" russischer TU-134 im Jänner und Februar 2003 am Flughafen Innsbruck gewährt?
2. Wozu waren Ausnahmegenehmigungen erforderlich, wenn doch angeblich Staatsluftfahrzeuge überhaupt nicht von der ZLZV und den Bestimmungen des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt erfasst sind?
3. Welche Art von Interessenabwägung welcher öffentlicher Interessen ist in diesem Zusammenhang erfolgt?
4. Ist das "öffentliche Interesse" an einer Privatreise mit von der Landung in Innsbruck eigentlich ausgeschlossen 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?
5. Welchen Novellierungsbedarf an der ZLZV sehen Sie in diesem Zusammenhang?
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?
7. Mit wievielen weiteren Flügen, die nicht vom Kapitel 2-Verbot erfaßt sind, ist am Flughafen Innsbruck jährlich zu rechnen?
8. Wieviele Flüge, die unter die Ausnahmeregelungen des § 40 Abs. 3 ZLZV fallen, hat es letztes Jahr am Flughafen Innsbruck gegeben? Mit wievielen ist in Hinkunft (jährlich) zu rechnen?
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?
10. Welche Maßnahmen zur Minderung der Fluglärmbelastung in der Umgebung des Flughafens Innsbruck sind seitens Ihrer Behörde geplant; wann werden diese Maßnahmen umgesetzt?