

**XXIV. GP.-NR****13311 /J****11. Dez. 2012****ANFRAGE**

des Abgeordneten Dipl.-Ing. Deimek

und weiterer Abgeordneter

an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend die sicherheitskritische Konzeption der mit der 3. Piste in Verbindung stehenden Rollwege am Flughafen Wien Schwechat und das zugehörige regulative Umfeld

Dem BMVIT als zuständiger Behörde sind die Ausbaupläne für die dritte Piste am Flughafen Schwechat bis ins Detail bekannt. Den zuständigen Stellen des BMVIT muss weiters bekannt sein, dass die vorgesehene Konzeption der mit der 3. Piste in Verbindung stehenden Rollweganlagen als sicherheitskritisch anzusehen ist.

Maßgeblich für die Beurteilung ist der, dem BMVIT hoffentlich bekannte "European Action Plan for the Prevention of Runway Incursions" Edition 2.0, unter der Mitwirkung von 16 namhaften Luftfahrtsicherheitsorganisationen von Eurocontrol im Jahr 2011 herausgegeben. Das Dokument ist an alle betroffenen Anspruchsgruppen (Stakeholder), u. a. an Luftfahrtbehörden, gerichtet und öffentlich einsehbar.

Es beschäftigt sich schwerpunktmäßig mit den Herausforderungen bestehender Flughafenanlagen und geht in einem eigenen Kapitel (Appendix K) auf die zu beachtenden Grundlagen bei der Errichtung neuer Pisten und v.a. Rollweganlagen (Aerodrome Design Principles - Taxiways) ein. Das Dokument berücksichtigt verschiedene von der ICAO publizierte Materialien wie das Doc 9184 Airport Planning Manual, Doc 9774 Manual on Certification of Aerodromes, Doc 9870 Manual for Runway Incursion Prevention und nicht zuletzt das Doc 9859 Safety Management Manual, die allesamt als weltweit gültiger Standard anzusehen sind.

Das Rollen von Flugzeugen wird von Luftfahrtexperten in den USA sowie in Europa als eine sicherheitskritische Phase angesehen und soll entsprechend dem jüngsten Vorschlag der europäischen Luftfahrtbehörde EASA (NPA 2012-06 - Sterile Flight Deck Procedures) einer gesonderten Regelung unterzogen werden. Dieses Dokument der EASA ist auf das oben beschriebene Dokument der Eurocontrol dezidiert bezogen und setzt dessen vollständige Anwendung voraus.

Die in dem bereits zitierten Appendix K enthaltenen Gestaltungsprinzipien sind als "sowohl als auch" Forderungen zu verstehen - dies ergibt sich aus dem gesamten Kontext des Dokuments. Bei der Gestaltung der Rollweganlage für die 3. Piste in Wien Schwechat hat man sich beim Entwurf über diese Anforderungen gänzlich hinweggesetzt oder nur Teile im Sinne eines "entweder oder Prinzips" beachtet und durch die so in Kauf genommenen Gefährdungen die Zielsetzung des Dokuments missachtet. Es wird daher am BMVIT liegen, im Zuge des Zulassungsverfahrens darauf zu bestehen, dass allen aktuellen Anforderungen zu sicheren Rollwegführung entsprochen wird.

Die rechtliche Durchsetzbarkeit ist allerdings fraglich. In Österreich ist die Zulassungsgrundlage für Flughäfen neben dem Luftfahrtgesetz die Zivilflugplatzverordnung 1962, die seit 1972 keiner Novellierung unterzogen wurde. Trotzdem diese Verordnung als veraltet anzusehen ist, sind keinerlei Initiativen erkennbar, sie zeitgemäß zu aktualisieren. Sämtliche diesbezüglichen internationalen Entwicklungen sind an der OZB im BMVIT spurlos vorübergegangen, die schriftlichen Zusagen Österreichs an die ICAO, den Anforderungen der ICAO umfassend zu entsprechen, vermutlich seit der erfolgten Personalaufstockung längst vergessen.

In diesem Zusammenhang richten die unterfertigten Abgeordneten an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie folgende

### Anfrage

1. Wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind für die Abteilung L4 in Vollzeit und wie viele in Teilzeit beschäftigt?
2. Wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gehen gemeldeten Nebenbeschäftigungen nach?
3. Wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter dürfen ihrer Nebenbeschäftigung während der Dienstzeit nachgehen?
4. Weswegen ist die Leitung dieser Abteilung seit mehr als einem Jahr vakant?
5. Wann werden Sie eine Novelle zur Zivilflugplatzverordnung vorlegen, die der internationalen Rechtsentwicklung entspricht und insbesondere Erkenntnisse zum Thema "Runway Incursion Prevention" umsetzt?
6. Weswegen wurde seit 1972 keine Novelle zur Zivilflugplatzverordnung vorgenommen?
7. Wie verantwortet sich dazu der verantwortliche Leiter der logistischen Abteilung?
8. Wie werden "risk assessments", die im Zuge von Genehmigungen nach LFG § 71(1) a) notwendig sind, durchgeführt?
9. Welcher Methoden bedient sich dabei die zuständige Fachabteilung?
10. Sind diese Methoden etwa in Form einer verpflichtenden Dienstanweisung festgehalten und ist so die Wiederholbarkeit sichergestellt oder steht es dem jeweiligen Behördenvertreter frei, auf Grund welcher Beurteilungsgrundlage die technische Eignung und die sichere Betriebsführung festgestellt werden?

