

GZ. BMVIT-9.500/0003-I/PR3/2014

DVR:0000175

An die  
Präsidentin des Nationalrats  
Mag.<sup>a</sup> Barbara PRAMMER  
Parlament  
1017 Wien

Wien, am 11. April 2014

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Willi, Freundinnen und Freunde haben am 21. Februar 2014 unter der **Nr. 729/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Umwelt- und Anrainerbelastung am Flughafen Innsbruck durch Kerosinverbrennung am Boden gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- Welche Regelungen bestehen in Österreich derzeit a) generell, b) speziell für Verkehrsflughäfen für das Laufenlassen von Flugzeugmotoren im Stand?

Nach der allgemeinen Regel des § 3 Abs. 3 Luftverkehrsregeln 2010 (LVR 2010) darf durch den Betrieb eines Luftfahrzeugs oder Luftfahrtgerätes keine größere Behinderung oder Belästigung, insbesondere kein größerer Lärm, verursacht werden, als es der ordnungsgemäße Betrieb des Luftfahrzeugs bzw. des Luftfahrtgerätes unvermeidbar mit sich bringt.

Bezüglich des Laufenlassens von Triebwerken auf Zivilflugplätzen bestimmt § 35 Zivilflugplatz-Betriebsordnung (ZFBO):

### **„§ 35 Laufenlassen von Triebwerken“**

- (1) Das Laufenlassen von Luftfahrzeugtriebwerken in geschlossenen Räumen, ausgenommen auf Triebwerksprüfständen, ist verboten.
- (2) Auf Bewegungsflächen dürfen Luftfahrzeugtriebwerke nur mit der unbedingt erforderlichen Drehzahl und nur derart betrieben werden, dass keine Gefährdung von Personen oder Sachen entstehen kann.
- (3) Probeläufe von Luftfahrzeugtriebwerken sind nur an den hiefür bestimmten Stellen des Flugplatzes zulässig. Vom Zivilflugplatzhalter dürfen für Probeläufe nur solche Stellen bestimmt werden, an denen Personen oder Sachen nicht gefährdet werden können.
- (4) Unnötige Belästigungen, insbesondere durch Lärm oder Luftstrom, sind zu vermeiden.“

Nach § 74 Abs 1 LFG und § 1 Abs 2 ZFBO hat der Halter eines öffentlichen Zivilflugplatzes Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen („ZFBB“) aufzustellen. Luftfahrzeughalter und -besatzungsmitglieder unterwerfen sich den ZFBB durch die die Benützung Flugplatzanlagen und –einrichtungen (§ 15 ZFBO). Die ZFBB haben insbesondere auch eine Übersicht über die vom Zivilflugplatzhalter auf Grund der einschlägigen Rechtsvorschriften und behördlichen Anordnungen zu treffenden Regelungen wie u.a. über das Laufenlassen von Luftfahrzeug-Triebwerken zu enthalten (§ 16 lit. c Z 7 ZFBO). Die ZFBB des Flughafens Innsbruck enthalten unter Pkt. 4.5 Regelungen bezüglich des Laufenlassens von Luftfahrzeugtriebwerken (wie etwa zu Triebwerksprobeläufen und Beschränkungen des Einsatzes von Hilfstriebwerken [„APUs“]) und entsprechende Lärmminimierungsgebote.

#### Zu Frage 2:

- Wer wäre dafür zuständig, diese Regelungen zu verschärfen?

Die Zuständigkeit zur Erlassung und Änderung von Bestimmungen der LVR 2010 und der ZFBO – jeweils im Rahmen internationaler Vorgaben – liegt bei der Bundesministerin bzw. beim Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie. Die Erstellung und Änderung der ZFBB obliegt dem Flugplatzhalter. Das bmvit ist für deren Bewilligung zuständig.

### Zu Frage 3:

- Welche Schritte haben a) Sie, b) nachgeordnete Behörden in Ihrem Zuständigkeitsbereich wann im Einzelnen unternommen, um Situationen wie die Anfang Februar am Flughafen Innsbruck eingetretene – Verbrennen von 2 Tonnen Kerosin durch im Stand laufende Triebwerke samt Schadstoff- und Lärmmissionen – zu verhindern?

Ich darf dazu festhalten, dass der gegenständliche Sachverhalt keinen Verstoß gegen etwaige luftfahrtrechtliche bzw. bescheidmäßige Vorgaben darstellte und daher weder ein Einschreiten des bmvit als Aufsichtsbehörde für den Flughafen Innsbruck gemäß § 141 LFG noch eine Anzeige bei der Verwaltungsstrafbehörde gemäß § 169 LFG erforderlich war. Dieser Vorfall war daher weder als sicherheitsrelevant, noch als Gefahr für die die Sicherheit der Luftfahrt einzustufen.

Die Austro Control GmbH hat in Zusammenarbeit mit dem Flughafen Innsbruck laufend die An- und Abflugverfahren für den Flughafen Innsbruck so verbessert, dass ein im höchstmöglichen Maß sicherer, ökonomischer und umweltschonender Flugbetrieb gewährleistet ist. Unsicherheiten bezüglich Treibstoffberechnungen können damit auf ein Minimum reduziert werden.

Soweit dem bmvit bekannt ist, beabsichtigt die Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H. als Zivilflugplatzhalter anlässlich dieses Einzelfalls nun von sich aus, ein entsprechendes Verbot des Laufenlassens von Triebwerken zum alleinigen Zweck der Gewichtsreduktion in die ZFBB aufzunehmen.

Ein diesbezüglicher Änderungsantrag der ZFBB seitens des Zivilflugplatzhalters wird seitens des bmvit als sinnvoll erachtet. Das bmvit als zuständige Aufsichtsbehörde wird die Einhaltung im Rahmen der Aufsichtstätigkeit durch Inspektionen und Kontrollen überprüfen.

### Zu den Fragen 4 und 5:

- Werden Sie nach diesem Anlassfall im Interesse von Umwelt-, Klima- und Lärmschutz für Vorgaben sorgen, dass nicht mehr mit einer „Rest“-Kerosinmenge gelandet werden darf, welche die kritische Menge für einen Wiederabflug mit wegen geänderten, lokal nicht unüblichen Witterungsbedingungen gesenktem Abfluggewicht überschreitet?
- Wenn nein – warum nicht?

Bei aufkommenden Föhnwetterlagen kann es bekanntermaßen am Flughafen Innsbruck sehr plötzlich zu gravierenden Veränderungen bei Windstärke und -richtung kommen. In derartigen Fällen ist es im Interesse der Sicherheit vorgeschrieben, dass der Pilot zusätzlichen Reservetreibstoff für Anflug und Landung mitführt, um bei unzureichenden Wetterbedingungen in

Innsbruck ein Warteverfahren benützen zu können und allenfalls auch mehrere Möglichkeiten für eine Ausweichlandung verfügbar zu haben.

Auch wenn der gegenständliche Vorfall eine Ausnahmesituation darstellte, hat der Flughafen Innsbruck diesen zum Anlass genommen, gemeinsam mit der Betankungsfirma ein spezielles Verfahren für die sichere Enttankung von Treibstoff einzuführen.

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Doris Bures".