

Dipl.Ing. Manfred Roner
Lohbachweg A1
6020 Innsbruck
mail: manfred.roner@aon.at

Austro Control Zentrale
Schnirchgasse 11
1030 Wien
mail:info@austrocontrol.at

Innsbruck, am 04. Feber 2008

A N F R A G E

NACH DEM UMWELTINFORMATIONSGESETZ

Gemäß UIG bitte ich um Klärung folgender Fragen bzw. um die Übermittlung folgender Umweltdaten zum Flughafen Innsbruck:

1. Die tägliche Betriebszeit des Flughafens Innsbruck ist 6:30 bis 20:00 Uhr Ortszeit. Diese Festlegung gibt den Zeitraum an, an dem der Flughafen Innsbruck seine Einrichtungen den Teilnehmern am Luftverkehr zur Verfügung zu halten hat. Diese Festlegung ist eine Minimalanforderung und sagt nichts über die Zulässigkeit von Flugbewegungen außerhalb dieses Zeitraumes aus. Diese Festlegung alleine schließt auch einen 24-Stundenbetrieb, sofern die hierfür erforderlichen Einrichtungen zur Verfügung stehen, nicht aus.

Ist diese Einschätzung richtig?

2. Gibt es zusätzlich zu dieser Festlegung der Betriebszeit weitere luftfahrtüblicherweise verlaubliche für den Normalbetrieb gültige Betriebsbedingungen? Wie sind diese Bedingungen (zB zeitlich Festlegung spätesten Startzeitpunkt für Strahlflugzeug, Mittagsruhe etc) zeitlich und flugzeugtypmäßig festgelegt? Von wem wurden diese beantragt und genehmigt bzw. festgelegt? Wie erfolgte die luftfahrtübliche Verlautbarung? Bitte um Übermittlung dieser Verlautbarung.

3. Wenn es in diesen zusätzlichen Betriebsbedingungen Formulierungen gibt wie (sinngemäß) „deren Landelärmpegel geringer sind als der Landelärmpegel einer Dash 8“, wie und durch wen erfolgt eine derartige Einstufung des jeweiligen Fluggerätes?

4. An welchen Tagen in den Monaten Dezember 2007 und Jänner 2008 wurden für einzelne Flugbewegungen am Innsbrucker Flughafen die Betriebszeiten nach § 5 ZFBO verlängert?

5. An welchen Tagen und jeweils wie viele Flugbewegungen erfolgten im Zeitraum 1. November 2007 bis 31. Jänner 2008, aufgeschlüsselt gemäß der nachfolgenden Unterteilung:

- Landungen von Propeller- und Turbopropflugzeugen nach 23:00 Uhr Ortszeit
- Landungen von Strahlflugzeugen (Landelärmpegel kleiner als Dash 8) nach 20:00 Uhr Ortszeit
- Landungen von Strahlflugzeugen (Landelärmpegel größer als Dash 8) nach 20:00 Uhr Ortszeit
- Starts von Strahlflugzeugen nach 20:00 Uhr Ortszeit

6. Wenn infolge von Verspätungen durch technische Störungen oder den Flugbetrieb behindernde Wetter- und Verkehrslagen Flugbewegungen außerhalb der luftfahrtüblicherweise verlautbarten für den Normalbetrieb gültigen Betriebsbedingungen stattfinden:

Wer wird davon informiert?

Gibt es jeweils eine schriftliche Begründung für behauptete technische Störungen?

Wer trägt die Kosten für den Mehraufwand der erforderlichen Einrichtungen (zB Austro Control)?

7. Könnte es im Falle einer technischen Störung und/oder den Flugbetrieb behindernden Wetter- und Verkehrslage und wenn die erforderlichen Einrichtungen zur Verfügung stehen, prinzipiell geschehen, dass der Start oder die Landung eines Strahlflugzeuges beispielsweise auch um 24 Uhr oder 3 Uhr Nacht Ortszeit erfolgt?

8. Wenn infolge behaupteter Gründe (zB verspäteter Start eines Flugzeuges von einem anderen Flughafen infolge technischer Störungen) eine Anmeldung vor 19:00 Ortszeit beim Flughafen Innsbruck eintrifft, wonach eine Landung beispielsweise erst um 24:00 Uhr Ortszeit oder 3:00 Nacht Ortszeit erfolgen wird, ist dann der Flughafen gemäß §5 ZFBO verpflichtet, die Betriebszeit auszudehnen? Ist dann auch die Austro Control verpflichtet, die Dienstzeit auszudehnen?

9. Ist somit eine Ausdehnung der Betriebszeit und Außerachtlassung aller weiteren luftfahrtüblicherweise verlautbarten für den Normalbetrieb gültigen Betriebsbedingungen bis zu einem 24-Stunden-Betrieb möglich, sofern eine Verspätung infolge eines technischen Defektes und/oder den Flugbetrieb behindernden Wetter- und Verkehrslagen vorliegt.

10. Wenn ein zu einem frühen Tageszeitpunkt aufgetretenes technisches Problem und/oder den Flugbetrieb behindernde Wetter- und Verkehrslage zu einem verspäteten Start führt und in weiterer Folge rotationsbedingte Verspätungen dieses Flugzeuges eintreten:

können derartige Verspätungen während des ganzen Tages mit dem ursprünglichen technischen Problem bzw. Wetterlage begründet werden und zu einer Ausweitung der Betriebszeit führen?

11. Sind die lärmgeplagten Anrainer/innen und die Mitarbeiter/innen der Austro Control gezwungen, derartige Ausweitungen der Betriebszeiten hinzunehmen? Welche Möglichkeiten haben lärmgeplagte Anrainer/innen, im Falle einer unzulässigen Ausweitung der Betriebszeit vorzugehen?

12. Werden behauptete Ursachen von Verspätungen auf die Richtigkeit überprüft? Gilt dabei beispielsweise eine defekte Armbanduhr eines Bordmitgliedes auch schon als technischer Defekt?

13. Es werden immer wieder Fotos veröffentlicht, die zeigen, wie am Innsbrucker Flughafen beinahe zeitgleich eine Landung und ein Start erfolgen und ein Beinahe-Zusammenstoß eintritt. Sind der Austro Control derartige Ereignisse bekannt? Wenn ja, wer wird davon in Kenntnis gesetzt? Zu welchen Konsequenzen für die Piloten/Pilotinnen führt das? Welches Gefährdungspotenzial für Anrainer/innen ergibt sich durch derartige Ereignisse?

Ich ersuche um fristgerechte Übersendung der angefragten Umweltinformationen. Sollte die Behörde diese Anfragen nicht beantworten können oder wollen, so wird eine bescheidmäßige Erledigung der Anfrage beantragt.

Mit freundlichen Grüßen

M. Roner eh

Diese Anfrage wird als pdf-Datei an die Adresse info@austrocontrol.at versendet (gemäß homepage <http://www.austrocontrol.co.at/main.php>).