

ANFRAGEBEANTWORTUNG

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?

Wir bitten um Verständnis, dass wir Ihre Einschätzungen nicht kommentieren möchten, können Ihnen aber mitteilen, dass in den o.a. Ausführungen wesentliche Teile der vom BMVIT bescheidmässig genehmigten Betriebszeit fehlen.

2. **Gibt es zusätzlich zu dieser Festlegung der Betriebszeit weitere luftfahrtüblicherweise verlautbarte 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.**

Wie o.a. sind die Betriebszeiten der Flughäfen mittels Bescheid vom BMVIT als Oberste Zivilluftfahrtbehörde genehmigt und in der für die Luftfahrt üblichen Weise im Luftfahrthandbuch - der AIP (Aeronautical Information Publication) verlautbart.

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?**

Die Einstufung des jeweiligen Luftfahrzeuges erfolgt aufgrund des Lärmzulässigkeitszeugnisses.

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?**

Antwort unter 5.

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.**
im November eine, im Dezember keine, im Jänner zwei.
- **Landungen von Strahlflugzeugen (Landelärmpegel kleiner als Dash 8) nach 20:00 Uhr Ortszeit**
Landungen von Strahlflugzeugen mit einem Landelärmpegel geringer als Dash 8 sind bis 2300 Uhr ohne Verlängerung der Betriebszeit zulässig, daher führen wir darüber keine eigenen Aufzeichnungen.

Nach 2300 Uhr gab es im November keine Landung, im Dezember 2 Landungen, im Jänner 2008 2 Landungen (überwiegend lebensnotwendige Ambulanzflüge).

- **Landungen von Strahlflugzeugen (Landelärmpegel größer als Dash 8) nach 20:00 Uhr Ortszeit**

im Zeitraum November 2007 bis incl. Jänner 2008 gab es keine Landungen nach 2000 Uhr mit Strahlflugzeugen die einen Landelärmpegel grösser als Dash 8 haben

- **Starts von Strahlflugzeugen nach 20:00 Uhr Ortszeit –**
im November 14 Starts, im Dezember 12 Starts, im Jänner 2008 16 Starts.

In den Zahlen sind auch alle Ambulanz und Rettungsflüge enthalten.

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)?**

Die Informationskette ist in §§4 und 5 ZFBO geregelt und Angelegenheit des Flugplatzhalters. Die Kosten für die Verlängerung der Betriebszeit sind im Rahmen der Tarifordnung geregelt.

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?**

Siehe § 5 ZFBO

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?**

Der Flugplatzhalter ist dann zur Verlängerung der Betriebszeit verpflichtet, wenn lt. ZFBO §5 Abs. 1 zutrifft. Austro Control verlängert den Betrieb für die Flugsicherungsdienste im Rahmen seiner Möglichkeiten in technischer und personeller Hinsicht auf Antrag des Flugplatzhalters.

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.

Die bescheidmässig genehmigte Betriebszeit kann nur unter Berücksichtigung der ZFBO verlängert werden.

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?**

Nachdem der Halter eines öffentlichen Zivilflugplatzes zu einer Verlängerung der Betriebszeit verpflichtet sein kann bzw. diese vorübergehend verlängern kann, ist dies Angelegenheit des Flugplatzhalters.

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?**

Da die Verlängerung der Betriebszeiten über die ZFBO §5 Abs 1 und Abs 2 geregelt sind, ist davon auszugehen, dass die Verordnung dementsprechend eingehalten wird.

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

Die Mindestausrüstung für den Betrieb eines Luftfahrzeuges ist international geregelt und die dazu möglichen Abweichungen sind Angelegenheit des Flugzeughalters bzw. –betreibers.

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?**

Die Flugverkehrskontrolle in Innsbruck wird durch Austro Control gemäss internationaler Standards sicher und flüssig abgewickelt. Die Mitarbeiter der Flugsicherungsstelle Innsbruck genießen insbesondere auch international einen hervorragenden Ruf.

Wenn unter „immer wieder“ jenes auf Foto dokumentierte Einzelereignis vom 2.2.2008 gemeint ist, können wir mitteilen, dass das in keinsten Weise ein Gefährdungspotential für die Anrainer/innen dargestellt hat. Dieser Punkt wurde im Übrigen bereits in einer gesonderten Stellungnahme an den Anrainerschutzverband beantwortet.