

2823/AB XX.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 2663/J-NR/1997, betreffend Flugverkehr in Österreich, die die Abgeordneten Anschöber, Freundinnen und Freunde am 8. Juli 1997 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Einleitend darf ich auf die Beantwortung zu den Anfragen vom 15. Dezember 1992, 3949/J-NR/92, vom 28 Jänner 1993, 4215/J-NR:/93, vom 22. Juni 1995, 1350/J-NR/95 sowie zuletzt vom 12. Juli 1996, 1116/J-NR/96 hinweisen, in denen meine Amtsvorgänger wiederholt ausgeführt haben, daß eine Beschränkung von Überflügen aus völkerrechtlichen Gründen nicht zulässig ist.

Österreich ist gemäß dem Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt sowie gemäß der Vereinbarung über den Durchflug im Internationalen Luftverkehr verpflichtet, Überflüge von Verkehrsflugzeugen aus ICAO-Mitgliedsstaaten zu dulden. Eine Beschränkung der Anzahl der Überflüge ist nur aus Sicherheitsgründen möglich.

Generelle Anmerkungen zu den Fragen 6, 10, 16 und 17:

a) Gemäß den Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes, BGBl. Nr.253/1957 i.d.g. F. werden Flugplätze nur unterteilt in Flughäfen und Flugfelder.

- eine Kategorie „nationale Flughäfen“ kennt das österreichische Recht nicht.

b) Es gibt in Österreich nur sechs Flughäfen (Wien, Linz, Salzburg, Innsbruck, Graz und Klagenfurt).

1., 2. und 3. Wie beurteilen Sie die globalen Umweltauswirkungen des Flugverkehrs insbesondere hinsichtlich der Emission von treibhaus relevanten Spurengasen?

Halten Sie einen weiteren Anstieg des Flugverkehrs mit den Grundsätzen einer nachhaltigen Entwicklung für vereinbar? Wenn ja, warum und in welchem Umfang? Wenn nein, welche Konsequenzen ziehen Sie daraus? Welche Möglichkeiten sehen Sie, durch a) nationale Maßnahmen und b) internationale Initiativen zu einer Einbremsung des Flugverkehrsaufkommens beizutragen?

Antwort:

Die globalen Umweltauswirkungen des Luftverkehrs sind Gegenstand einer Reihe von internationalen Untersuchungen, deren Ergebnisse erst teilweise vorliegen. Es ist derzeit seriöserweise nicht möglich - nicht zuletzt wegen widersprüchlicher Ergebnisse dieser Untersuchungen -, sich eine abschließende Meinung zu bilden. Mein Ressort trägt, soweit es die sehr beschränkten personellen und finanziellen Möglichkeiten erlauben, zu einigen Studien bei. Grundsätzlich ist jedoch davon auszugehen, daß das aus der Luftfahrt entstehende Umweltproblem im Verhältnis zu den Umweltfolgen des Straßenverkehrs gering und zudem wegen der internationalen Verflechtung des Flugverkehrs wirksam nur auf internationaler Ebene gelöst werden kann, ausgenommen Fragen des Fluglärms.

Völkerrechtlich unzulässige Einschränkungen des Flugverkehrs über Österreich würden wegen des dadurch entstehenden Umwegverkehrs keine diesbezüglichen positiven Auswirkungen zur Folge haben; es würde durch diese Umwege zwangsläufig zu höherem Treibstoffverbrauch und damit zu einer zusätzlichen Umweltbelastung kommen.

Die derzeit weltweit steigende Tendenz des Luftverkehrs kann in ihren Dimensionen von einzelnen (kleinen) Staaten, wie Österreich praktisch nicht beeinflußt werden.

In diesem Zusammenhang ist aber auch darauf hinzuweisen, daß die rasant fortschreitende Technik im Bereich der Luftfahrt, insb. im Triebwerksbau, gravierende Reduktionen im Treibstoffverbrauch zur Folge hat. Triebwerke neuester Technologie verbrauchen um bis zu 35 % weniger Treibstoff als Triebwerke, die auf den sog. Kapitel 2-Jets verwendet werden.

4. Wie beurteilen Sie diesbezüglich a) Österreichs Initiativen innerhalb der EU und b) die Politik der EU-Kommission?

Antwort:

Österreich ist insb. im Bereich der Fluglärmbekämpfung schon seit 1993 so streng, wie die EU erst am 1. April 2002 sein wird. Im Zuge der Beitrittsverhandlungen Österreichs wurde daher eine Ausnahme zu den strengen Bestimmungen der österreichischen Zivilluftfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung - ZLZV-1993 bis zu diesem Datum gewährt.

5. Eine Abschaffung der Mineralölsteuerbefreiung für Flugtreibstoffe ist in Österreich aufgrund geltendem EU-bzw. internationalem Recht nicht möglich.

Welche Möglichkeiten sehen Sie, durch alternative Maßnahmen - etwa durch die Anhebung der Landegebühen - den Flugverkehr zu verteuern?

Antwort:

Die EU hat Vorarbeiten betreffend die Besteuerung von Flugtreibstoff aufgenommen; ebenso für die Schaffung einer Regelung für einheitliche Flughafengebühren.

Ein Alleingang Österreichs ist in dieser Angelegenheit nicht möglich.

Eine Anhebung von Landegebühen in Österreich - sofern sie rechtlich überhaupt möglich wäre - wurde nur zu einer Verlegung des Luftverkehrs auf grenznahe ausländische Flughäfen (z. B. Bratislava, Brunn, Marburg) führen mit entsprechend steigendem Zubringerverkehr auf der Straße. Erwähnt werden muß hier auch, daß seit der Organisationsprivatisierung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt 1994 keine Mittel aus dem Bundesbudget für die kommerzielle Luftfahrt mehr zur Verfügung gestellt werden - dies ist ein wesentlicher Unterschied zu anderen Staaten.

6. Wie hoch waren die jeweils jährlichen Lande- und Startbewegungen in den Jahren 198() bis 1996 auf den einzelnen a) internationalen Flughäfen, b) nationalen Flughäfen, c) Flugfeldern in Österreich?

Antwort:

Die Flugbewegungen in den Jahren 1980 bis 1996 betragen

a) auf den Flughäfen

| | Flugbewegungen 1980 | Flugbewegungen 1996 | Steigerungsrate % |
|------------|------------------------|------------------------|----------------------|
| Graz | 56021 | 53486 | -4,5 |
| Innsbruck | 25851 | 28162 | +8,9 |
| Klagenfurt | 24792 | 28126 | +13,4 |
| Linz | 44490 | 57643 | +29,6 |
| Salzburg | 42750 | 47826 | + 11,9 |
| Wien | 85680 | 171033 | +99,6 |

b) Die Flugbewegungen auf den Flugfeldern in den Jahren 1980 bis 1996 sind aus der Beilage 1 zu ersehen (Auszug aus der Publikation "Zivilluftfahrt in Österreich" des Statistischen Zentralamtes in Wien)

7. Wie haben sich die Überflüge über Österreich jeweils in den Jahren 1980 bis 1996 entwickelt?

Antwort:

Die Überflüge über Österreich haben sich seit 1980 wie folgt entwickelt (Veränderung jeweils gegenüber dem Vorjahr in %):

| | | |
|------|----------|--------|
| 1980 | 264.813 | +4,88% |
| 1981 | 266.0723 | +0,47% |

| | | |
|------|---------|----------|
| 1982 | 261.519 | - 1,71% |
| 1983 | 258.022 | - 1,34% |
| 1984 | 271.480 | +5,22% |
| 1985 | 291.967 | +7,50% |
| 1986 | 309.283 | +5,93 % |
| 1987 | 337.986 | +9,28 % |
| 1988 | 365.993 | +8,3 % |
| 1989 | 401.279 | +9,64% |
| 1990 | 432.800 | +7,86 % |
| 1991 | 423.690 | -2,1 % |
| 1992 | 492.391 | +16,21 % |
| 1993 | 537.265 | +9,11 % |
| 1994 | 589.177 | +9,66% |
| 1995 | 640.539 | +8,72 % |
| 1996 | 685.053 | +6,95% |

8. Welches waren die zehn am meisten frequentierten Flugrouten über Österreich? Welche Frequenzsteigerung weisen diese einzelnen Flugrouten im Zeitraum 1980 bis 1996 auf?

Antwort:

Vor der Krise im ehemaligen Jugoslawien waren im Jahre 1990 die 10 meistfrequentierten Strecken (Anzahl der Flüge; die angegebenen Prozente beziehen sich auf das Jahr 1989. Da die

Flugplandaten erst seit Juli 1985 gespeichert werden, ist eine Auswertung ab 1980 nicht möglich):

| | | |
|------------------------|--------|-----------|
| Rattenberg-Villach | 53.637 | +22,29 % |
| Rattenberg-Klagenfurt | 15.445 | -30,33 % |
| München-Innbruck-Bozen | 28.561 | +9,8 % |
| München-Villach | 23.421 | +7,07 % , |
| München-Klagenfurt | 28.994 | -2,37 % |
| Salzburg-Klagenfurt | 25.695 | +6,54 % , |
| Linz-Graz | 47.927 | +3,37 % |
| Salzburg-Limra-Graz | 11.435 | -3,08 % |
| Linz-Sollenau | 13.676 | +80,59 % |
| und Roding (BRD)-Graz | 19.022 | +27,06 % |

Für die Ermittlung der Frequenzsteigerung von 1990 bis 1995 können zur Zeit nur die Steigerungen der Bundesländer (siehe Pkt. 9) verwendet werden, da die Auswertungen der einzelnen Strecken enorme Kapazität und Kosten erfordert und dies in der kurzen Zeitspanne nicht machbar ist. Durch die politische Krise im ehemaligen Jugoslawien war es notwendig neue ATS-Strecken zu errichten, um so den Flugverkehr von Westeuropa in Richtung Griechenland, Türkei und darüber hinaus als Ersatzstreckennetz zur Verfügung zu stellen, damit dem gesamten Flugverkehr im Sinne eines ausgeglichenen Flugverkehrskontrollsystems sowie der Umweltbelastung Rechnung getragen wird.

1996 waren folgende 10 Strecken die meistfrequentierten:

| | |
|-------------------------|--------|
| Kempten-Kühtai-Brenner | 30.363 |
| München-Innsbruck-Bozen | 65.052 |
| Rattenberg-Graz | 71.465 |
| Linz-Oslon | 40.892 |
| Salzburg-Sollenau | 32.057 |
| Linz-Sollenau | 23.768 |
| Freistadt-Begla/Bekes | 30.878 |
| Linz-ArsinlBugacs | 58.695 |
| Unken-Graz | 16.705 |
| und Unken-Gotar | 16.604 |

Die Streckenführungen sind der Beilage 2 zu entnehmen.

9. Wie groß ist die Anzahl der Überflüge für jedes einzelne Bundesland?

Antwort

Bei der Erstellung der Statistik wurden für die Bundesländer folgende AREAS festgelegt:

AREA Tirol, Vorarlberg
 AREA Kärnten, Osttirol
 AREA Steiermark, Südburgenland
 ARLA Wien, Niederösterreich, Nordburgenland
 AREA Oberösterreich
 AREA Salzburg

Die Anzahl der Überflüge ist der Beilage 3 zu entnehmen.

10. Welche Beschränkungen des Flugverkehrs gelten derzeit jeweils für die

a) internationalen Flughäfen, b) nationalen Flughäfen und c) Flugfelder

(Z.B. Betriebszeiten, Zeiten für Lande- und Startverbote, Höhenbeschränkungen, Lärmbeschränkungen, etc.)?

Antwort:

Generelle Anmerkung: Höhenbeschränkungen sind im Luftfahrtgesetz sowie in der Verordnung Luftverkehrsregeln festgelegt, werden entsprechend eingehalten und insbesondere auf den Flughäfen durch die Flugsicherungsstellen überwacht (auf den Flughäfen Wien und Salzburg steht dafür auch eine automatische Flugsपुरaufzeichnungsanlage FANOMOS zur Verfügung).

a) Flughäfen

Die derzeit für die österreichischen Flughafen geltenden Betriebszeiten (UTC) sind in der luftfahrüblichen Weise im österr. Luftfahrthandbuch AIP-Austria international verlautbart und lauten;

| | |
|------------|---|
| Wien | 0:00 - 24:00 Uhr |
| Salzburg | 6:00- 21:00Uhr |
| Linz | 4:30 - 22:00 Uhr (Samstag und Sonntag 5:00 - 22:00 Uhr) |
| Klagenfurt | 5:00 - 22:30 Uhr |
| Innsbruck | 5:30- 19:00Uhr |
| Graz | 5:00- 22:30 Uhr |

Während der gesetzlichen Sommerzeit ist eine entsprechende Korrektur anzubringen.

Demgemäß steht nur der Flughafen Wien für einen durchgehenden Nachtflugbetrieb zur Verfügung. Die durchschnittliche Verkehrsdichte während der Nacht auf dem Flughafen

Wien entspricht allerdings nur etwa der Zahl der Ausnahmen, die auf vergleichbaren west-

europäischen Flughäfen mit Nachtflugverbot gewährt werden.

Betriebsbeschränkungen:

Gemäß den Bestimmungen der Zivilluftfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung ZLZV- 1993 dürfen auf den österreichischen Bundesländerflughäfen sowie auf dem Flughafen Wien bei Nacht zwischen 22:30 und 06:00 Uhr Ortszeit nur mehr die sogenannten Kapitel-3-Jets, das ist die derzeit leiseste Kategorie von Strahlverkehrsflugzeugen, eingesetzt werden.

Ausnahmen:

Es sind seit 1. Mai 1997 keine Ausnahmegewilligungen zu den Bestimmungen des § 40 der ZLZV-1993 mehr zulässig.

In der Zeit vom 1. Jänner 1996 bis 30. April 1997 wurden folgende Ausnahmegewilligungen erteilt:

Für die Flughäfen:

| | |
|------------|-----------------|
| Graz | 7 Bewilligungen |
| Klagenfurt | 4 Bewilligungen |
| Wien | keine |

Diese 11 Ausnahmegewilligung betreffen zusammen ca. 50 Flüge.

Beschwerden über die bisher durchgeführten Flüge sind nicht bekannt.

b) Flugfelder

auf allen österreichischen Flugfeldern ist derzeit nur Flugbetrieb bei Tag zulässig.

Grundsicherungsflüge im Platzrundenbereich von Zivilflugplätzen sowie Schleppflüge (das sind die besonders störenden Flugarten) dürfen gemäß den Bestimmungen der ZLZV- 1993 nur mit Flugzeugen durchgeführt werden, die hinsichtlich ihrer Lärmentwicklung besonders niedrigen Grenzwerten entsprechen.

Ferner sieht diese Verordnung noch zusätzliche Beschränkungen für Kunstflüge unter der Mindestflughöhe sowie zeitliche Beschränkungen für den Flugbetrieb auf Flugfeldern mit mehr als 20.000 Flugbewegungen pro Jahr

vor.

Die meisten Flugplatzhalter haben sich freiwillig an Sonn- und Feiertagen Mittagspausen bzw. sonstige zusätzliche Beschränkungen auferlegt und dies in die vom jeweiligen Landeshauptmann als für Flugfelder zuständige Luftfahrtbehörde genehmigten Zivil Flugplatzbenützungsbedingungen aufgenommen.

Für die Flugfelder Vöslau, Wr. Neustadt Ost, Wels, Zell am See, Hohenems und St.Johann/T. wurden lärmmindernde Flugverfahren festgelegt, die international verlautbart und verbindlich einzuhalten sind.

11. Wie häufig wurden in den Jahren 1980 bis 1996 diese Beschränkungen verletzt?

Antwort:

Von den Landeshauptmännern als für Flugfelder zuständige Bewilligungs- und Aufsichtsbehörde wurden folgende Verletzungen der oben genannten Beschränkungen zwischen 1980 und 1. August 1997 gemeldet:

Salzburg: Abgesehen von einigen geringfügigen Überschreitungen der Betriebszeit auf dem Flugfeld St.Johann i.P. wurde nur ein Pilot angezeigt, der unerlaubt um 3 Minuten zu spät landete.

Burgenland: nur einige Verletzungen auf dem Flugfeld Pinkafeld

Vorarlberg: keine Verletzungen bekannt

Oberösterreich: -" -

Kärnten:--

Aus der Steiermark, Tirol und aus Niederösterreich sind keine diesbezüglichen Meldungen zeitgerecht eingelangt; Wien ist nicht betroffen.

12. Welche Ausnahmeregelungen gibt es für diese Beschränkungen?

Antwort:

Siehe Punkt 10.

13. und 14. In besonderen Situationen kann die Besatzung eines Flugzeuges gezwungen sein, unverbrauchten Flugtreibstoff noch während des Flugs

abzulassen.

Wer ist in solchen Fällen von der Ablassung von Flugtreibstoff zu informieren?

Und welche Vorschriften (Mindestflughöhe etc.) sind in solchen Situationen einzuhalten?

Welche Mengen Flugtreibstoff mußten jeweils in den Jahren 1980 bis 1996 aufgrund besonderer Situationen über österreichischem Bundesgebiet abgelassen werden? Wie hoch sind diese Mengen aufgeschlüsselt nach Bundesländern bzw. Landeflughäfen?

Antwort:

Es wurde bereits in einer Reihe von parlamentarischen Anfragen zum Problem „fuel dumping“ durch meine Amtsvorgänger sehr ausführlich Stellung genommen (z.B. 1746/J-NR/9 13949/J-NR/92, 1356/J-NR/96 und zuletzt 1473/J-NR/96 am 21. November 1996). Seit dem Datum der letzten parlamentarischen Anfrage in dieser Angelegenheit erfolgte in Österreich keine „Fuel Dumping“.

15. Gemäß § 3 Abs. 1 der Zivilflugplatz-Betriebsordnung (ZFBO) sind die Betriebszeiten eines Zivilflugplatzes bescheidmäßig zu genehmigen. Dabei ist auf die Verkehrserfordernisse Bedacht zu nehmen. Dem Schutz der Anrainer wird in dieser Verordnung aus dem Jahr 1962 keine Bedeutung beigemessen.

Sind Sie der Meinung, daß diese Verordnung, etwa was die Berücksichtigung der Interessen der Anrainer betrifft, noch zeitgemäß ist? Wenn ja, heißt das, daß die Interessen der Anrainer bei der Festlegung der Betriebszeiten nachrangig sind? Wenn nein, welche Konsequenzen ziehen Sie daraus?

Antwort:

Wenn die Bestimmungen der Zivilflugplatz-Betriebsordnung und der Bescheide über die Betriebszeiten für die einzelnen Flugplätze korrekt eingehalten und behutsam gehandhabt werden, ist diese Verordnung durchaus noch zeitgemäß. Der Abwägung regionaler Interessen entspricht auch die - in den Gesellschaftsverträgen der Flughafenbetriebsgesellschaften festgelegte - Praxis, daß vor einem Antrag auf Änderung von Betriebszeiten regelmäßig der Aufsichtsrat (z.T. sogar die Generalversammlung) befaßt werden muß: In diesen Organen der G.m.b.H. bzw. AG haben die Vertreter der Bundesländer bzw. der Hauptstadt entsprechendes Stimmrecht.

16. Gemäß § 5 Abs. 1 ZFBO ist bei unvorhergesehenen Gründen eine entsprechende Verlängerung der Betriebszeiten vorgeschrieben.

Wie oft mußten in den Jahren 1980 bis 1996 gem. § 5 Abs. 1 ZFBO auf den jeweiligen a) internationalen Flughäfen, b) nationalen Flughäfen, c) Flugfeldern in Österreich die Betriebszeiten gem. § 5 Abs. 1 ZUBO verlängert werden?

Antwort:

Die Anzahl der auf den österreichischen Flughäfen Graz, Linz, Innsbruck, Klagenfurt und Salzburg in den Jahren 1980 bis 1996 durchgeführten Dienstverlängerungen (gemäß den vorliegenden Anträgen) betrug insgesamt:

| | |
|------|-------|
| 1980 | 682 |
| 1981 | 496 |
| 1982 | 485 |
| 1983 | 534 |
| 1984 | 661 |
| 1985 | 721 |
| 1986 | 840 |
| 1987 | 897 |
| 1988 | 1.009 |
| 1989 | 1.187 |
| 1990 | 1.013 |
| 1991 | 1.245 |
| 1992 | 1.355 |
| 1993 | 1.143 |
| 1994 | 770 |
| 1995 | 821 |
| 1996 | 699 |

17. Wie oft kam es 1996 auf den jeweiligen a) internationalen Flughafen, b) nationalen Flughäfen, c) Flugfeldern in Österreich zu Betriebszeitverlängerungen, die nicht durch § 5 ZFBO gedeckt waren? Was waren die Ursachen dafür? Und welche Maßnahmen haben Sie im Wiederholungsfall gesetzt, um derartige ungesetzliche Betriebszeitverlängerungen zu unterbinden?

Antwort:

1996 kam es zu keinen Betriebszeitverlängerungen, die nicht durch § 5 Abs. 1 ZFBO-1962 gedeckt waren.

Beilage nicht gescannt