

5824/AB XX.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 6084/J-NR/1999, betreffend Flugverkehr in Österreich, die die Abgeordneten Dr. Moser, Freundinnen und Freunde am 20. April 1999 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 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. Weiters möchte ich auf die zu der gegenständlichen nahezu idente Anfrage vom 8. Juli 1997, 2663/J-NR/97 hinweisen, die sehr ausführlich beantwortet wurde.

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).

Zu Frage 1:

Die globalen Umweltauswirkungen des Flugverkehrs werden im dbzgl. IPCC - Report dargestellt, der derzeit in den zuständigen wissenschaftlichen UN - Gremien diskutiert wird. In der vorliegenden Fassung läßt der Report erkennen, daß die Zivilluftfahrt einen nicht zu vernachlässigenden Beitrag zum Treibhauseffekt sowohl durch die Emission von CO₂ als auch anderer Gase beisteuert. Dieser Bericht wird die autoritative Grundlage für alle künftigen klimapolitischen Maßnahmen nicht nur Österreichs sondern der gesamten Staatengemeinschaft sein.

Zu Frage 2:

Ein weiterer Anstieg des Flugverkehrs wird nur bei emissionsvermindernden technisch - betrieblichen Innovationen umweltpolitisch vertretbar sein. Sollte dies nicht im erforderlichen Ausmaß erfolgen, müßten allfällige Netto - Emissionszuwächse durch Netto - Emissionsreduktionen in anderen Sektoren kompensiert werden.

Zu Frage 3:

Sollte eine nachhaltige Entwicklung des Flugverkehrs mit den soeben genannten Mitteln doch nicht realisierbar sein, so bliebe nur übrig, durch fiskalische Maßnahmen die Nachfrage zu dämpfen.

Zu Frage 4:

Österreich hat sich seit längerem in der EU sowohl für die Besteuerung der internationalen Zivilluftfahrt als auch für die obligatorische Abgeltung von Umweltkosten im Wege der Flughafen - Landetarife ausgesprochen und während der Präsidentschaft dbzgl. Initiativen im RAT gesetzt. Die KOM hat zwar im Prinzip dieselbe umweltbewußte Haltung wie Österreich, sieht sich aber der globalen Wettbewerbsfähigkeit der Europäischen Luftfahrtindustrie verpflichtet und bevorzugt deshalb derartige Maßnahmen im globalen Kontext.

Zu Frage 5:

Es ist richtig, daß aufgrund der geltenden EU - MineralölsteuerRL sowie der von Österreich mit vielen Staaten im Gesetzesrang abgeschlossenen bilateralen Luftverkehrsabkommen eine Abschaffung der Steuerbefreiung nicht möglich ist. Rechtlich möglich wäre die Einführung von emissionsabhängigen Zuschlägen zu den Flughafentarifen.

Zu Frage 6:

Die Flugbewegungen in den Jahren 1980 bis 1998 betragen

a) auf den Flughäfen

	Flugbewegun - gen 1980	Flugbewegun - gen 1996	Flugbewegun - gen 1997	Flugbewegun - gen 1998
Graz	56021	53486	61916	68336
Innsbruck	25851	28162	28370	38041
Klagenfurt	24792	28126	29250	30564
Linz	44490	57643	30054	34225
Salzburg	42750	47826	53354	53176
Wien	85680	171033	171134	188481

b) Die Flugbewegungen auf den Flugfeldern in den Jahren 1980 bis 1997 sind aus der **Beilage 1** zu ersehen (Auszug aus der Publikation "Zivilluftfahrt in Österreich" des Statistischen Zentralamtes in Wien).

Die offizielle Publikation für das Jahr 1998 wird erst im Oktober 1999 erscheinen.

Zu Frage 7:

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 %
1997	713.384	+ 4,14 %
1998	741.043	+ 3,88 %

Zu Frage 8:

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 - Innsbruck - 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:

Kempton - 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 - Arsin/Bugacs	58.695
Unken - Graz	16.705
und Unken - Gotar	16.604

1998 waren die meistfrequentierten Strecken:

LNZ - ARSIN	59.776
STEIN - VELUN	41.194
FRE - BEGLA	32.503
MUN - BZO	23.131
ERKIR - GRZ	20.306
SBG - SNU	19.518
SBG - LNZ	13.843
SBG - SASAL	13.739
BIRGI - GRZ	13.683
BIRGI - VIW	13.188
SOLNI - SNU	12.819
ERKIR - VIW	11.775
FRE - STO	9.936
OKR - SNU	5.934
ERKIR - KFT	3.539
BIRGI - KFT	2.594
UNKEN - GRZ	207

Zu Frage 9:

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

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

Die Anzahl der Überflüge ist der **Beilage 2** zu entnehmen.

Zu den Fragen 10 und 12:

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 Flughäfen geltenden Betriebszeiten (UTC) sind in der luftfahrtüblichen Weise im österr. Luftfahrthandbuch AIP - Austria international verlautbart und lauten:

Wien	0:00 - 24:00 Uhr	
Salzburg	4:00 - 22:00 Uhr	
Linz	4:30 - 22:00 Uhr	(Samstag und Sonntag 5:00 - 22:00 Uhr)
Klagenfurt	5:00 - 22:30 Uhr	
Innsbruck	5:30 - 19:00 Uhr	
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	k e i n e

Diese 11 Ausnahmegewilligungen 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 Lärm - entwicklung besonders niedrigen Grenzwerten entsprechen.
- Ferner sieht diese Verordnung noch zusätzliche Beschränkungen für Kunstflüge unter der Mindestflughöhe sowie zeitliche Beschränkungen für den Flugbetrieb auf Flug - feldern 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 Zivilflugplatzbenützungsbedingungen aufgenommen.
- Für die Flugfelder Vöslau, Wr. Neustadt Ost, Wels, Zell am See, Hohenems und St. Johann/T. wurden lärmmindernde Flugverfahren festgelegt, die international ver-lautbart und verbindlich einzuhalten sind.

Zu Frage 11:

Von den Landeshauptmännern als für Flugfelder zuständige Bewilligungs- und Aufsichts-behörde 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.

Zu den Fragen 13 und 14:

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/91, 3949/J - NR/92, 1356/J - NR/96 und zuletzt 1473/J - NR/96 am 21. November 1996).

Eine diesbezügliche Aufstellung ist aus **Beilage 3** ersichtlich.

Zu Frage 15:

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 festgelegten - 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 Landeshauptstadt entsprechendes Stimmrecht.

Zu Frage 16:

Die Anzahl der auf den österreichischen Flughäfen Graz, Linz, Innsbruck, Klagenfurt und Salzburg in den Jahren 1980 bis 1998 durchgeführten Dienstzeitverlängerungen (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
1997	330
1998	642

Zu Frage 17:

1998 kam es zu keinen Betriebszeitverlängerungen, die nicht durch § 5 Abs. 1 ZFBO - 1962 gedeckt waren.

Anlagen konnten nicht gescannt werden !!!