

II- 6593 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIC ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
DIPL.-ING. DR. RUDOLF STREICHER

Pr.Zl. 5901/74-4-88

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 713 75 07
Teletex (232) 3221155
Telex 61 3221155
Telefax (0222) 73 78 76
DVR: 009 02 04

3094 IAB
1989 -02- 13
zu 3113/J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Auer und Genossen vom 13. Dezember 1988,
Nr. 3113/J-NR/1988, "steigende Abgasbelastung
durch den zunehmenden internationalen Flug-
verkehr"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Wie hoch ist derzeit die durchschnittliche, tägliche Flugfrequenz auf Luftstraßen, die das Bundesland Oberösterreich queren, aufgeschlüsselt auf die einzelnen Luftstraßen?"

Derzeit werden im Durchschnitt etwa 300 Flüge zivile pro Tag auf Luftstraßen über dem Bundesland Oberösterreich durchgeführt. Das ergibt da. 110.000 Instrumentenflugbewegungen im Jahr.

Aus der Beilage kann die Aufteilung der einzelnen Streckenabschnitte der Luftstraßen über Oberösterreich mit den durchschnittlichen täglichen Flugbewegungszahlen (zur besseren Übersicht eingeringt) entnommen werden.

Zu den Fragen 2, 3 und 4:

"Wie war die Entwicklung der Luftschatstoffbelastung in Österreich in den letzten 10 Jahren?"

"Wie war die Entwicklung der Schadstoffemissionen aus dem Flugverkehr in den letzten 10 Jahren?"

"Welche Anteile entfallen davon auf Oberösterreich?"

- 2 -

Die grundsätzliche Zuständigkeit für die Beurteilung der Schadstoffbelastung der Luft obliegt der Frau Bundesministerin für Umwelt, Jugend und Familie. Aus den mir zur Verfügung stehenden Unterlagen können folgende Daten für Österreich angegeben werden:

NOX

NOX-Emissionen 1980 210.000 t
1990 180.000 t (Prognose)

SO₂

SO₂-Emissionen 1980 rund 350.000 t
1990 rund 100.000 t (Prognose)

HC

HC-Emissionen 1980 rund 120.000 t
1990 rund 95.000 t (Prognose)

Auf den Luftverkehr entfallen etwa 3 % der NO_x-Belastungen. Bei den anderen Schadstoffen ist der Anteil noch wesentlich geringer. Eine Differenzierung nach Bundesländern ist nicht möglich.

Zu Frage 5:

"Welche Maßnahmen zur Verringerung dieser Schadstoffbelastungen aus dem Flugverkehr sind durchführbar bzw. sind vorgesehen?"

- 3 -

Hier darf ich auf den Annex 16, Vol. II, zum Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt hinweisen, worin im Kapitel 2 die internationalen Regelungen für die Grenzwerte von Emissionen von Triebwerken festgelegt sind. Diese gelten für ab Jänner 1983 produzierte Triebwerke für Rauch und für ab Jänner 1986 produzierte Triebwerke für gasförmige Emissionen.

Da dieser Annex weltweit gültig ist, wird im Zuge der Modernisierung des Flugzeugparks eine schrittweise Verbesserung der Abgasbelastung zu erwarten sein.

Wien, am 13. Februar 1989

Der Bundesminister

