



II-10371 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode

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

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
 Tel. (0222) 711 62-9100
 Teletex (232) 3221155
 Telex 61 3221155
 Telefax (0222) 73 78 76
 DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 5901/1-4-90

47851AB

1990 -03- 15

zu 4842 IJ

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der
 Abg. Wabl und Genossen vom 18. Jänner 1990,
 Nr. 4842/J-NR/1990, "zunehmende Belastungen
 durch den Flugverkehr"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1 und Frage 3:

"Wie beurteilt Ihr Ministerium die ökologischen Auswirkungen des Flugverkehrs ?"

Welche Emissionen verursacht der Flugverkehr in Österreich
 (Start und Landung in Österreich einerseits, bloße Transitflüge andererseits) ?"

Es ist unbestritten, daß quantitativ der Anteil der Luftfahrt an der Luftverschmutzung äußerst gering ist (Größenordnung 1 %). Dies zeigen verschiedenste Rechnungen und Studien, selbst wenn eine große Anzahl von Überflügen mitberücksichtigt wird.

Der Schadstoffausstoß beschränkt sich im wesentlichen auf CO, NOx und HC, während Schwermetalle, Schwefel etc. - zum Unterschied vom motorisierten Bodenverkehr - in vernachlässigbar geringem Ausmaß beteiligt sind.

Die Vorgänge auf Grund des Schadstoffausstoßes in größeren Höhen sind nicht völlig geklärt. Weltweit sind dazu Unter-

- 2 -

suchungen im Gange, um allfällige ökologische Auswirkungen zu erkennen. Das der Flugverkehr in großen Höhen zum Wiederaufbau der Ozonschicht beitragen dürfte, wäre ein positiver Effekt.

Das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr geht davon aus, daß die ökologischen Auswirkungen des Flugverkehrs unvergleichlich geringer sind als die des Bodenverkehrs und der Industrie, verfolgt jedoch sehr aufmerksam die wissenschaftlichen Untersuchungen, inwieweit die in großer Höhe emittierten Stoffe negative Auswirkungen auf Klima etc. haben könnten.

Wegen der Komplexität der Fragestellung der Internationalität des Problems und dem Forschungsaufwand werden solche Forschungen in erster Linie von Großstaaten unternommen.

Ob die speziellen österreichischen geographischen und klimatologischen Verhältnisse eine eigenständige österreichische Untersuchung rechtfertigen, wird gegenwärtig im Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr überlegt. Speziell könnten vorerst der Verbleib der durch den Verkehr auf den Luftstraßen über Österreich emittierten Schadstoffe unter Berücksichtigung der dabei ablaufenden chemischen und physikalischen Vorgänge untersucht werden. Dabei sollte auch hinsichtlich der von Kärntner Seite ins Treffen geführten Veränderung der Sonneneinstrahlung Klarheit geschaffen werden.

Zu Frage 2:

"Welche konkreten Angaben über das Ausmaß von Umweltschäden durch den Luftverkehr können gemacht werden?"

Derzeit liegen erst wenige, konkrete Meßergebnisse vor. Es wurden keine durch den Luftverkehr verursachte Umweltschäden nachgewiesen.

- 3 -

Interessant ist das Ergebnis einer vergleichenden Schneuntersuchung zwischen dem Flughafen Schwechat (neben der Piste) und einer Wiener Parkanlage (Schweizergarten) zu sein. Dieses fiel bei weitem zu Gunsten des Flughafens aus. Dennoch könnte aber die zu Frage 1 angeführte Studie weitere Klärungen bringen.

Zu Frage 4:

"Wie rechtfertigt man in Ihrem Ministerium, daß Flugbenzin von der vollen Mineralölsteuer ausgenommen ist?"

Es ist nicht richtig, daß Flugbenzin generell von der Mineralölsteuer ausgenommen ist. Lediglich bei Flügen eines Luftverkehrsunternehmens, welche der Beförderung von Personen und Sachen ins Zollausland dienen, fällt die Mineralölsteuer dann weg, wenn der Flug im Zollgebiet nicht unterbrochen wird und der Treibstoff aus auf Zollflugplätzen gelegenen Freilagern oder aus Zolllagern oder aus offenen Lagern auf Vormerkrechnung aufgenommen wurde.

Zuständig für § 6 Z 7 des Mineralölsteuergesetzes ist jedenfalls das Bundesministerium für Finanzen.

Zu Frage 5:

"Zahlen Österreich überfliegende Maschinen entsprechende Gebühren ? Welche und in welcher Höhe ?"

Die Österreich überfliegende Maschinen entrichten Flugsicherungsstreckengebühren entsprechend der jährlich neu festgesetzten "unit rate". Diese Dienstleistungsgebühr wird nach den für die Streckennavigation zu leistenden Sach- und Personalaufwendungen errechnet. Im Jahre 1989 betrugen die Einnahmen aus den über Eurocontrol verrechneten Überfluggebühren ÖS 857 Mio.

Zu Frage 6:

"Wie sehen die konkreten Überflugsbestimmungen bezüglich des

- 4 -

internationalen Zivilluftverkehrs aus ? Welche Korridore gibt es und wo sind diese geregelt ?"

Es handelt sich bei der Gewährung der ersten und zweiten Luftfreiheit im Linienverkehr um eine auf einem multilateralen Abkommen beruhende Verpflichtung:

Durch das International Air Services Transit Agreement (Vereinbarung über den Durchflug im internationalen Fluglinienverkehr, BGBl.Nr. 46/1959) räumen die Vertragsstaaten einander das Recht ein, ihre jeweiligen Hoheitsgebiete ohne Landung zu überfliegen und dort zu nicht-gewerbsmäßigen Zwecken zu landen.

Die Verläufe der international vereinbarten Überflugstrecken können der beiliegenden Skizze entnommen werden, auf der auch die Zahlen der Flugbewegungen auf den einzelnen Routen im Jahr 1989 festgehalten sind. Auf die Zahl der Überflüge hat, so weit die Kapazität der Flugsicherung ausreicht, Österreich selbst keinen Einfluß.

Zu Frage 7:

"Wie weit sind Überflugsbestimmungen und Luftkorridore reine innerstaatliche Entscheidungen bzw. durch internationale Verträge determiniert ?"

Zuvorderst muß in der Luftfahrt immer die Flugsicherheit gestellt werden. Diese erfordert aufwendige Kontrolleinrichtungen entlang der Überflugstrecken.

Die nationalen Bestimmungen über Überflüge entsprechen weitgehend den Festlegungen und Empfehlungen der internationalen Zivilluftfahrtorganisation ICAO; diese Standardisierung bildet die Grundlage für den internationalen Flugverkehr. Das europäische Netz der Flugstrecken ist im Regionalplan der ICAO festgelegt, wobei geänderte Erfordernisse der Mitgliedsstaaten bzw. der Luftraumbenutzer zu Modifikationen führen können.

- 5 -

Zu Frage 8:

"Sind die Bundesländer in die diesbezüglichen Entscheidungsprozesse eingebunden ? Wenn ja, in welcher Weise ?"

Flugverkehr, insbesondere der des Überflugs, ist eine praktisch nur international zu regelnde Materie, bei der auch die Organe des Bundes nur im europaweiten Kontext agieren können. Den Bundesländern wird, soweit sich die Änderung von Flugstrecken in den Luftverkehrsregeln niederschlägt, im Begutachtungsverfahren vor Änderungen der LVR die Möglichkeit der Stellungnahme gegeben.

Darüberhinaus wird bei der Errichtung neuer Flugsicherungsstrecken auf eine möglichst gleichmäßige Verteilung der Überflüge sowie auf eine kurze Überflugszeit Bedacht genommen, wobei allfällige Wünsche der Bundesländer in die Entscheidung einbezogen werden.

Zu Frage 9:

"Gibt es Termine, zu denen Verträge abgeschlossen oder erneuert werden, bei denen bedeutsame Weichenstellungen für den Flugverkehr erfolgen ?"

Vertreter meines Bundesministeriums und des Bundesamtes für Zivilluftfahrt bemühen sich ständig in den verschiedensten internationalen Gremien, neue Flugstrecken auszuhandeln, waren aber bisher u.a. mit großräumigen Militärsperregebieten in unseren Nachbarstaaten konfrontiert, was entsprechende Auswirkungen auf den Flugverkehr über Österreich hatte und noch hat.

Notwendige Anpassungen erfolgen laufend im Rahmen bestehender Verträge und Abkommen. Eine nächste große Weichenstellung kann mit dem derzeit auf der Ebene der (west)europäischen Verkehrsminister verhandelten Vereinheitlichung der Flugsicherungssysteme erwartet werden.

- 6 -

Zu Frage 10:

"Wie hoch ist die Überflugsfrequenz im österreichischen Durchschnitt ? Wie hoch ist sie insbesondere in Kärnten ?"

Die Ein-, Aus- und Überflüge für Luftfahrzeuge unter Instrumentenflugregeln betrugen über Österreich im Jahre 1989 401.279, somit durchschnittlich 1099 Flüge pro Tag. Der davon auf den Raum Kärnten/Osttirol entfallende Anteil betrug 153.474 Flugbewegungen, somit durchschnittlich 421 Flüge pro Tag. Details können der Beilage entnommen werden.

Zu Frage 11:

"Welche Maßnahmen gäbe es, um eine ausgeglichene Aufteilung der Überflüge zu erreichen ? Welche Auswirkungen prognostiziert Ihr Ministerium auf den internationalen Flugverkehr bezüglich Österreich, nachdem viele ost- und mittel-europäische Staaten Demokratisierungs- und ökonomische Liberalisierungsschritte eingeleitet haben ?"

Flugrouten ergeben sich weitgehend aus dem Bestreben der möglichst kurzen Verbindung zweier Punkte; Verlagerungen würden in den meisten Fällen zur unökonomischen und unökologischen Verlängerung von Flugweg und Flugzeit führen. Dessen ungeachtet werden, wie bereits ausgeführt, jegliche Möglichkeiten einer gleichmäßigeren Verteilung wahrgenommen und die politischen Veränderungen mit der Reduktion vor allem militärischer Aktivitäten werden hier wohl, wenn auch nur langfristig, zur Entlastung der Überflugswerte über Österreich führen.

Im übrigen darf ich auf meine Beantwortung der parlamentarischen Anfrage 4778/J-NR/89 hinweisen.

Wien, am 14. März 1990
Der Bundesminister

FIR WIEN 1989

