

II-10534 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode



DER BUNDESMINISTER
FÜR UMWELT, JUGEND UND FAMILIE
DR. MARILIES FLEMMING

z1. 70 0502/21 -Pr.2/90

17. März 1990
1031 WIEN, DEN
RADETZKYSTRASSE 2
TELEFON (0222) 71 1 58
DVR: 0441473

An den
Herrn Präsidenten
des Nationalrates

1990 -03- 23
zu 4895/J

Parlament
1017 Wien

Auf die Anfrage Nr. 4895/J der Abgeordneten Weinberger, Dr. Müller, Mag. Guggenberger, Strobl, Dr. Keppelmüller und Genossen vom 25. Jänner 1990, betreffend die Erarbeitung einer Studie zum Umweltthema "Umweltbelastungen durch den Flugverkehr", beehre ich mich folgendes mitzuteilen:

ad 1:

Im Jahr 1989 wurden über der FIR. Wien (Flight Information Region Vienna/Ganzes Bundesgebiet) 401.279 Instrumentenflugbewegungen gezählt. Im Schnitt also 1099 Flüge pro Tag.

ad 2 und 3:

Aus Basiserhebungen 1980 sind meinem Ressort folgende auf die zivile gewerbliche Luftfahrt rückführbare Emissionsmengen bekannt. Die durchschnittliche Überflugsdauer im österreichischen Luftraum beträgt rund 15,5 Minuten. Aus Berechnungen ergaben sich Emissionsmengen pro Jahr/t wie folgt:

CH_x 173 t

CO 662 t

NO_x 4514 t

- 2 -

Berechnungen, welche Landungen und Starts mitberücksichtigt, ergaben pro Jahr:

CH_x 381 t

CO 1212 t

NO_x 5108 t

Vergleicht man diese Werte mit der Abschätzung der Emissionen der verschiedenen Emittentengruppen aus dem Energiebericht der österreichischen Bundesregierung (1984) ergeben sich folgende Relationen:

CH_x

Gesamtemissionen CH_x 121.400 t

Anteil Luftfahrt 0,31 %

Verkehr CH_x 104.000 t

Anteil Luftfahrt 0,36 %

CO

Gesamtemissionen CO 107.000 t

Anteil Luftfahrt 0,11 %

Verkehr CO 700.000 t

Anteil Luftfahrt 1,73 %

NO_x

Gesamtemissionen NO_x 206.000 t

Anteil Luftfahrt 2,5 %

Verkehr NO_x 146.000 t

Anteil Luftfahrt 3,5 %

- 3 -

Im Rahmen der Gesamtemissionen im österreichischen Bundesgebiet ist die Belastung durch den Flugverkehr trotz der exponierten Lage im Bereich einiger stark frequentierter Luftstraßen relativ gering.

Im Bereich der NO_x-Emissionen müssen weitere Anstrengungen unternommen werden, um eine Verringerung zu erreichen. Abgesichert ist jedoch die Tatsache, daß die Emissionswerte der Triebwerke für NO_x in großen Höhen geringer sind als auf dem Boden. Die Werte dürften sich bei ca. 30 % der Bodenwerte bewegen.

Unbestritten ist, daß im Flughafennahbereich eine Belastung der Bevölkerung in Form von vermehrten Abgasemissionen auftritt. In diesem Zusammenhang sei aber darauf verwiesen, daß die Sekundär-Emissionen, also jene Emissionen, die aus dem Vorfeldfahrzeugverkehr resultieren, die Größenordnung der reinen Flugzeugemissionen überschreiten.

Unabhängig von den vorliegenden Daten wurden bereits im Dezember 1989 Vorarbeiten begonnen, um die Fragen "Schadstoffbelastung durch Überflüge in Zusammenhang mit meteorologischen Daten" und "Kondenzstreifen/Cyruswolkenbildung" auf Hochschulbasis einer Klärung zuzuführen. Diese Arbeit wird im Bereich des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr durchgeführt werden.

Nach Vorliegen von Ergebnissen werde ich meinen Wissenschaftlichen Beirat für Umweltfragen ersuchen, die umwelthygienische Seite aufgrund der vorliegenden Daten abzuschätzen.

