

II-6474 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen

des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode



REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
MAG. VIKTOR KLIMA

Pr.Zl. 5901/20-4/92

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 711 62-9100
Teletex (232) 3221155
Telex 61 3221155
Telefax (0222) 713 78 76
DVR: 009 02 04

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Anschober und FreundeInnen vom 4. Mai 1992,
Zl. 2866/J-NR/92, "Flugverkehr"

2863 /AB

1992 -07- 07

zu 2866 /J

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Welches öffentliche Interesse besteht für Zivilflugplätze bzw. Flugfelder?"

Einleitend möchte ich darauf hinweisen, daß der Flugverkehr als Einheit zu sehen ist; in der Regel werden aus den ausgebildeten Sportfliegern die Piloten für kommerzielle Flüge und für Notarzthubschrauber rekrutiert; nur mit dem bestehenden Netz von Flughäfen und Flugfeldern kann für den Not- und Katastrophenfall vorgesorgt werden. Allein aus dieser Vorkehrung für Notfälle können Flugfelder nicht existieren; ein gewisses Maß an sonstigen Flugbewegungen ist unbedingt notwendig.

Luftverkehr ist ein Teil des öffentlichen Verkehrs und daher - wie alle anderen Sparten des öffentlichen Verkehrs - im öffentlichen Interesse gelegen. Die dafür erforderliche Infrastruktur wird nicht nur durch die Errichtung, Erweiterung und Erhaltung von Flughäfen geschaffen, sondern auch durch die flächendeckende Errichtung, Erweiterung und Erhaltung von sonstigen Flugplätzen und Flugfeldern. Darüber hinaus gehen auch von den Flugfeldern in der Regel wirtschaftliche Impulse für die jeweiligen Regionen aus. Flugplätze sind natürlich - als mögliche Standorte für Notarzthubschrauber, Ambulanzflugzeuge etc. - auch die Voraussetzung für den Ausbau eines flächendeckenden und effizienten Flugrettungswesens. Darüber hin-

- 2 -

aus dürfen in diesem Zusammenhang gewisse Erfordernisse der Landesverteidigung nicht außer acht gelassen werden.

Zu Frage 2:

"Welche Änderungen des Luftfahrtgesetzes sind in absehbarer Zeit geplant, die eine wesentliche Reduzierung des Flugverkehrs und dessen Belastung für den Menschen und Umwelt beinhalten? (Gemeinschaftsverträglichkeit!)"

Das Ziel des LFG kann primär nicht darin liegen, den Flugverkehr einseitig zu reduzieren. Es müssen vielmehr einander widersprechende Interessen im Bereich der Zivilluftfahrt weitestgehend harmonisiert werden. Das LFG ist derartig gestaltet, daß in luftfahrtbehördlichen Verfahren bereits jetzt Maßnahmen zur Verminderung von Belastungen für Menschen und Umwelt veranlaßt werden können. Auf Verordnungsebene ist die Zivilluftfahrtbehörde unter Berücksichtigung der Empfehlungen internationaler Organisationen bestrebt, die neuesten technischen Regelungen betreffend die Verminderung der Beeinflussung der Umwelt durch den Luftverkehr innerstaatlich zu verwirklichen. In diesem Zusammenhang ist insbesonders die letzte Novelle der Zivilluftfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung anzuführen.

Zu Frage 3:

"Welche gesetzlichen Unterschiede wird es in Zukunft für die Hobbyfliegerei und der kommerziellen Fliegerei geben?"

Die luftfahrtrechtlichen Vorschriften sollen gegenläufige Interessen im Bereich der Zivilluftfahrt in Einklang bringen, ohne irgendeine Gruppierung unbegründeten Beschränkungen zu unterwerfen. Im übrigen sind für jeden öffentlichen Flugplatz vom jeweiligen Halter Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen erlassen worden, in denen der Privatflugbetrieb bereits derzeit in der Regel erheblich eingeschränkt wird (Mittagspausen, Verbot von Ultra-Light-Flugzeugen, Verbot von Platzrunden, etc.).

- 3 -

Zu Frage 4:

"Warum gibt es derzeit keine Besteuerung des Flugbenzines (z.B. Kerosin bisher steuerfrei!)?"

Diese Frage fällt nicht in den sachlichen Zuständigkeitsbereich des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr.

Zu Frage 5:

"Kostenwahrheit ist ua. auch im Gesamtverkehrskonzept gefordert. Wie sieht die derzeitige Situation aus, unter Berücksichtigung aller verursachten Umweltschäden?"

Bezüglich der Umweltverträglichkeit des Luftverkehrs können zur Zeit noch keine konkreten Feststellungen getroffen werden. Auf nationaler und internationaler Ebene sind diesbezügliche Studien in Ausarbeitung. Unabhängig davon werden bereits jetzt von einigen Flughäfen lärmabhängige Abgaben und Zuschläge zum Landetarif eingehoben.

Zu Frage 6:

"Gibt es eine Unfallstatistik für den Flugverkehr in Österreich? Welche Prognosen für steigenden Flugverkehr sind vorhanden?"

Ja. Die Zahl der Flugunfälle hat 1981 ihren höchsten Wert gehabt und war in den letzten Jahren um je 130 rückläufig. Eine Prognose für steigenden Flugverkehr ist nur schwer möglich. Auf Grund der Daten der letzten zehn Jahre ist jedoch anzunehmen, daß es grundsätzlich zu keiner Trendänderung kommen wird.

Zu Frage 7:

"Wie wird das Luftfahrtgesetz überprüft und kontrolliert?

Gemäß § 141 LFG unterliegen Zivilluftfahrerschulen, Zivilflugplätze und Luftverkehrsunternehmen der Aufsicht der Behörde, die zur Bewilligung des Betriebes zuständig ist. Diese Aufsichtsbehörden sind das Bundesamt für Zivilluftfahrt, die Landeshauptmänner und das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr (da sich ein Großteil Ihrer Fragen auf

- 4 -

Flugfelder beziehen, muß ich darauf hinweisen, daß diese in 1. Instanz in die Zuständigkeit des Landeshauptmannes fallen). Sie haben den Betreibern von Zivilluftfahrerschulen, Zivilflugplätzen und Luftverkehrsunternehmen die Durchführung jener Maßnahmen aufzuerlegen, die zur Wahrung der Sicherheit der Luftfahrt erforderlich sind. Der Begriff der Sicherheit der Luftfahrt umfaßt auch die Sicherheit des Lebens und der Gesundheit von Personen und die Sicherheit von Sachen.

Zu Frage 8:

"Welche Tatbestände müßten vorliegen, damit in Österreich eine Flugfeldbewilligung entzogen wird?"

Die Zivilflugplatz-Bewilligung ist zu widerrufen, wenn der Halter nicht mehr verlässlich oder zur Führung des Betriebes geeignet ist, oder die finanziellen Mittel des Halters die Erfüllung der aus dem LFG für den Flugplatzhalter sich ergebenden Verpflichtungen nicht mehr gewährleisten, oder eine der Voraussetzungen des § 71 Abs.1 LFG (Technische Eignung, sichere Betriebsführung, Verlässlichkeit, Eignung zur Führung des Betriebes, finanzielle Mittel, keine entgegenstehenden öffentlichen Interessen) im Zeitpunkt der Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung nicht gegeben war und dieser Mangel noch fortdauert, oder der Inhaber der Zivilflugplatz-Bewilligung nicht innerhalb des im Bewilligungsbescheid festgesetzten Zeitraumes um die Betriebsaufnahmebewilligung angesucht hat, oder die Betriebsaufnahmebewilligung rechtskräftig versagt worden ist, oder der Flugplatzbetrieb länger als ein Jahr geruht hat, oder der Flugplatzbetrieb gemäß § 76 untersagt worden ist und die festgestellten Mängel nicht fristgerecht behoben wurden.

Zu Frage 9:

"Welche rechtlichen Eingriffsmöglichkeiten bietet das Luftfahrtgesetz, wenn es um die Erhaltung der Lebensqualität der Bevölkerung geht?

- 5 -

Gemäß § 141 Abs.3 LFG ist die Aufsichtsbehörde jederzeit verpflichtet, dem Inhaber einer Bewilligung nach dem LFG alle Maßnahmen aufzuerlegen, die zur Wahrung der Sicherheit der Luftfahrt erforderlich sind. Der Begriff der Sicherheit der Luftfahrt umfaßt auch die Sicherheit des Lebens und der Gesundheit von Personen und die Sicherheit von Sachen.

Zu Frage 10:

"Wie stehen Sie zu der oft vorgebrachten Forderung, daß die Bevölkerung besonders am Wochenende und Feiertags Ruhe benötigt. Sollte daher der Hobbyflugverkehr - der am Wochenende besonders intensiv ist - nicht eingestellt bzw. auf ein erträgliches Maß eingeschränkt werden?"

Durch die geltenden Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen wird bereits derzeit der private Luftverkehr durch zeitliche Limitierungen - wie z.B. tägliche Mittagspausen - erheblich eingeschränkt. Weiters sind in den Benützungsbedingungen beispielsweise Einschränkungen von Rundflügen, Verbote von Motorkunstflügen und von Ultra-Light-Luftfahrzeugen enthalten. Es ist Angelegenheit der Flugplatzhalter, ihre Benützungsbedingungen in diesem Sinne entsprechend den Bedürfnissen der Flugplatzanrainer zu modifizieren.

Zu Frage 11:

"Werden die An- und Abflugbedingungen überprüft?
Wenn ja, von wem?"

Ja. Die Einhaltung der vorgeschriebenen An- und Abflugverfahren wird durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt überprüft und diese sind auch durch die jeweiligen Flugplatzhalter zu überwachen.

Zu Frage 12:

"Gibt es Grundwasserkontrollen im Flughafenbereich in Österreich?"

Diese Frage fällt nicht in die sachliche Zuständigkeit des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr.

Zu Frage 13:

"Gibt es Luftmeßstationen auf allen Flughäfen in Österreich?"

Diese Frage fällt nicht in die sachliche Zuständigkeit des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr. Es ist jedoch in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, daß am Flughafen Salzburg eine Luftmeßstation vorhanden ist und daß am Flughafen Wien in den An- und Abflugbereichen Messungen der Luftgüte vorgenommen worden sind. Als wesentliches Ergebnis dieser Meßreihen kann festgestellt werden, daß kein Einfluß des Flugverkehrs auf die Luftgüte nachgewiesen werden konnte.

Zu Frage 14:

"Wie stehen Sie zu einem Verbot von Flugshows in Österreich?"

Seitens des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr werden Flugshows nicht gefördert.

Zu Frage 15:

"Welche gesetzlichen Auflagen bestehen für alle Flugzeughalter, lärmindernde Maßnahmen einzuführen?"

Wenn ja, hat man sich dabei an den internationalen Normen orientiert?"

Die österreichische Zivilluftfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung (ZLZV) - zuletzt novelliert im Jahre 1990 - enthält für bestimmte Luftfahrzeugkategorien Lärmgrenzwerte, die für die einzelnen Flugzeuge dieser Kategorie nachgewiesen werden müssen, bevor sie vom Bundesamt für Zivilluftfahrt für den Luftverkehr zugelassen werden. Darüber hinaus enthält diese Verordnung aus Lärmschutzgründen gravierende Verwendungsbeschränkungen sowohl für Verkehrs- und Sportflugzeuge, wie auch für Hubschrauber, die teilweise wesentlich strenger sind, als vergleichbare internationale Regelungen, insbesonders auch strenger als die diesbezüglichen Grenzwerte des ICAO-Anhanges 16.

- 7 -

Zu Frage 16:

"Welche Übergangsfristen auf lärmarme Flugzeugtypen inkl. Sportflugzeuge sind in Österreich in den nächsten fünf Jahren vorgesehen?"

Die Zivilluftfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung enthält - bezogen auf die nächsten vier Jahre - jene Termine, ab denen mit bestimmten Verkehrsflugzeugen aus Lärmschutzgründen auf österreichischen Flughäfen keine An- und Abflüge mehr durchgeführt werden dürfen bzw. ab denen es nicht mehr zulässig ist, mit bestimmten Sportflugzeugen Grundschulungsflüge im Platzrundenbereich von Zivilflugplätzen, Schleppflüge sowie Kunstflüge unterhalb von 500 m über Grund durchzuführen.

Zu Frage 17:

"Welche Subventionen und Ausbaugenehmigungen für Flugplätze und Flugfelder sind geplant bzw. wurden in den letzten 5 Jahren vergeben? Bitte inkl. der "Sportstättenförderung" für Flugfelder"

"Ausbaugenehmigungen" werden als antragsbedürftige Willensakte nur auf Grund von Anträgen bei Vorliegen sämtlicher, vom LFG geforderten Voraussetzungen erteilt. Es ist daher nicht Sache der Luftfahrtbehörden, "Ausbaugenehmigungen" im voraus zu planen.

Flughafen-Erweiterungen in den letzten fünf Jahren:

FH Wien, FH Graz, FH Klagenfurt - je eine,
FH Innsbruck - zwei, FH Salzburg - drei.

Flugfeld-Erweiterungen: Praktisch sind in allen Bundesländern insbesonders Hubschrauber-Landeplätze bei Krankenanstalten in Planung oder im Ausbau. Vereinzelt wurden in den letzten fünf Jahren solche Hubschrauber-Landeplätze auch schon bewilligt. Andere Flugfeld-Ausbaumaßnahmen in den Bundesländern waren nur von geringer Bedeutung.

Subventionen: Die Sportförderung fällt auf Grund der Kompetenzaufteilung in den Zuständigkeitsbereich des Bundesministers für Gesundheit, Sport und Konsumentenschutz.

Von 1987 bis 1991 wurden im Rahmen der Luftfahrtförderung aus

Budgetmitteln des Bundes Subventionen von insgesamt rund S 13,5 Millionen gewährt. Vornehmlich wurden damit Investitionen auf Flugfeldern im Interesse der Sicherheit gefördert. Ein Teil der Förderungsmittel kam in Form von "Lärmschutzprämien" der Austattung von Kleinflugzeugen (vorwiegend von Schleppflugzeugen für den Segelflug) mit lärmindernden Propellern und Abgasschalldämpfern zu Gute. Die Luftfahrtförderung wurde seitens des Bundes Ende 1991 eingestellt.

Zu Frage 18:

"Gibt es irgendwo in der österreichischen Bürokratie eine Anlauf- bzw. Verbindungsstelle für Bürgerinitiativen, um technische und rechtliche Unterstützung zu bekommen?"

Im Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr besteht - wie auch in den anderen Ressorts - im Rahmen des Bürgerservices eine Informations- und Auskunftsstelle für die das Verkehrswesen betreffenden Anfragen. Überdies sind die einzelnen Fachabteilungen angewiesen, ihren Wirkungsbereich betreffende Anfragen möglichst unbürokratisch zu beantworten.

Zu Frage 19:

"Sollten Ihrer Meinung nach die jeweils betroffenen Gemeinden nicht unbedingt Einspruchsrecht bekommen, wenn es um Veränderungen im Flugplatzbereich geht?"

Gemäß dem LFG müssen die Luftfahrtbehörden den betroffenen Gemeinden Gelegenheit zur Stellungnahme geben. Damit haben die Gemeinden die Möglichkeit, alle Einwände im Verfahren vorzubringen, die sie im Interesse ihrer Einwohner für gravierend erachten. Diese Einwendungen müssen im Zuge des Verfahrens selbstverständlich geprüft und im Falle der Stichhaltigkeit berücksichtigt werden.

Zu Frage 20:

Sind bei einem EG-Beitritt Österreichs, strengere, oder liberalere Verordnungen zu erwarten?"

- 9 -

Ein Rückschritt auf weniger strenge Regelungen kann aus umweltpolitischen Gründen nicht ins Auge gefaßt werden, sodaß die Beibehaltung zumindest der derzeitigen Rechtslage im Falle eines EG-Beitrittes Österreichs sicherzustellen wäre.

Zu Frage 21:

"Gibt es in Österreich eine Studie, über die Auswirkungen des Flugverkehrs, wenn es um die OZON-Belastung geht?"

Vom Institut für Meteorologie und Geophysik der Universität Graz wurde im Auftrag des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr eine Studie über "Abgasemissionen durch den Flugverkehr über dem österreichischen Bundesgebiet und die daraus resultierenden Konsequenzen für die Umwelt" erstellt. Weiters wurden in internationaler Zusammenarbeit von der Europäischen Zivilluftfahrtkonferenz diesbezügliche Studien in Auftrag gegeben, die nach Fertigstellung auch Österreich zur Verfügung stehen werden.

Zu Frage 22:

"Wie stellt sich die Rechtslage in Österreich für einen lärmgeschädigten Menschen dar? Gibt es ein Recht zum wirksamen Schutz des Bürgers, das eingefordert werden kann? Wenn ja, welche Nachweispflicht besteht?"

In diesem Zusammenhang muß insbesondere auf das ABGB, konkret auf die Bestimmungen im § 364 betreffend Immissionen verwiesen werden. Diesbezüglich liegt die sachliche Zuständigkeit beim Bundesministerium für Justiz.

Zu Frage 23:

"Welche Lärmgrenzwerte für Flugzeuge sind in Österreich vorgeschrieben?"

Die Lärmgrenzwerte für Flugzeuge sind in der mit BGBl.Nr.700/1986 in der Fassung des BGBl.Nr.30/1990 veröffentlichten ZLZV enthalten. Sie sind teilweise wesentlich strenger als die Grenzwerte vergleichbarer internationaler Regelungen.

- 10 -

Zu den Fragen 24 und 25:

"Sollen, Ihrer Meinung nach, die Flugbewegungen je Flugplatz (Flugfeld) limitiert werden?"

Sollen, Ihrer Meinung nach, die Passagierzahlen je Flugplatz (Flugfeld) limitiert werden?"

Eine der Voraussetzungen für die Erteilung einer Zivilflugplatz-Bewilligung ist, daß sonstige öffentliche Interessen nicht entgegenstehen. Da darunter auch die Hintanhaltung von Gefährdungen von Leben und Gesundheit sowie die Fernhaltung störender Einwirkungen auf Personen und Sachen zu subsumieren sind, kann auf diesem Wege auf die Flugbewegungen regulierend Einfluß genommen werden. Die Begrenzung von Flugbewegungen erfolgt in der Regel durch Festlegung bzw. Einschränkungen von Betriebszeiten. Eine Limitierung der Passagierzahlen je Flugplatz ist weltweit gesehen unüblich.

Zu Frage 26:

"Welche Beträge wurden in den letzten 5 Jahren vom Bund für den Ausbau von österreichischen Flughäfen und Flugplätzen ausgegeben?"

Bezüglich der Flugfelder wird auf die Beantwortung der Frage 17 verwiesen. Bezüglich des Einsatzes von Bundesmittel für den Flughafenausbau liegt die sachliche Zuständigkeit beim Bundesministerium für Finanzen.

Zu Frage 27:

"Gab es in der Vergangenheit Subventionen für heimische Flugunternehmen?"

Soweit das Verkehrsressort betroffen ist, nein.

Zu Frage 28:

"Welche Maßnahmen werden getroffen, um auch im Flugverkehr Kostenwahrheit zu erreichen?"

Was die internen Kosten der Flughäfen betrifft, so überprüft und genehmigt die Oberste Zivilluftfahrtbehörde die Flughafen-

- 11 -

tarifordnungen mit der Absicht, eine vollständige Kostendeckung zu gewährleisten, d.h. entsprechend hohe "kostenwahre" Flughafentarife sollen jegliche direkte oder indirekte Subventionierung erübrigen; in einer vom Verkehrsausschuss bereits zugestimmten Novelle zum Luftfahrtgesetz wird die Möglichkeit der Einführung von kostendeckenden Anfluggebühren vorgesehen.

Zu Frage 29:

"Warum wird der Beginn der Betriebszeit nicht für alle Regionalflughäfen ausnahmslos mit 07.00 Uhr festgesetzt wie in Salzburg? Eine Einschränkung der Betriebszeit dient auch als Instrument zur Einschränkung der Flugbewegungen!"

Für Flughäfen sind die Betriebszeiten, innerhalb welcher die Flughafenhalter die Einrichtungen der Flughäfen den Teilnehmern am Luftverkehr zur Verfügung zu stellen haben, von der Obersten Zivilluftfahrtbehörde unter Bedachtnahme auf die Verkehrserfordernisse, die Anrainersituation und die vorhandenen Anlagen bescheidmäig zu genehmigen. Die diesbezügliche Antragstellung obliegt den Haltern der Flughäfen. Als beispielgebend darf hiezu auf die jetzt geltende Fassung der Innsbrucker Benützungsordnung hingewiesen werden, die je nach Art des Flugzeuges unterschiedliche Betriebszeiten vorsieht.

Zu Frage 30:

"In der BRD gibt es seit ca. 15 Jahren Einschränkungen am Wochenende (Flugverbot am Sonntag Nachmittag für Leichtflugzeuge und Motorsegler auf Flugplätzen über 20.000 Flugbewegungen pro Jahr.).

Vor kurzem wurden in Südtirol Motorsegler, Motordrachen sowie Heli-Skiing wegen unzumutbarer Lärmbelästigung verboten. Es ist daher ein Ausweichen nach Österreich, insbesondere nach Tirol zu erwarten.

Was wird Österreich tun, um einer Verlagerung von Flugaktivitäten aus dem Ausland nach Österreich zu verhindern?"

In den Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen einzelner Flugplätze sind bereits derzeit Regelungen enthalten, wodurch z.B. private Flugaktivitäten zur Mittagszeit und an den Wochenenden stark eingeschränkt oder überhaupt verboten werden. Diese Re-

- 12 -

gelungen gelten für alle, die den jeweiligen Flugplatz benützen wollen, gleich.

Zu Frage 31:

"Warum werden in Österreich nicht strenge Immissions-Lärmvorschriften erlassen, die für alle Lärmemittenten in gleicher Weise gelten, d.h. für einen Gewerbebetrieb genauso wie für den Auto-, Flug- und Schienenverkehr?"

Die Schaffung und Erlassung von Immissionsvorschriften, die für alle Lärmemittenten in gleicher Weise gelten, fällt nicht in die sachliche Zuständigkeit des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr.

Zu Frage 32:

"Wieviel Kerosin wurde im Jahre 1985, 1986, 1987, 1988, 1989, 1990 und 1991 in Österreich verkauft?"

Diesbezüglich stehen der Obersten Zivilluftfahrtbehörde keine Unterlagen zur Verfügung.

Zu den Fragen 33 und 34:

"Wurde jemals eine Studie in Auftrag gegeben, wieviel Treibstoff jährlich in und über Österreich durch Start- und Landevorgänge sowie durch Überflüge verbrannt wird?"

Welche Arten und Mengen von Schadstoffen ergeben sich daraus für Österreich?"

Der in Frage 21 genannten Studie der Universität Graz liegt der Treibstoffverbrauch bei Überflügen über das österreichische Bundesgebiet zu Grunde. Der Verbrauch bei Starts und Landungen wurde nicht erfaßt. Die Studie gibt weiters Auskunft über die Mengen und Arten von Schadstoffen, die beim Überflug über österreichisches Bundesgebiet anfallen; nicht jedoch bei Starts und Landungen.

Eines der in Österreich am häufigsten eingesetzten Flugzeuge (Sitzplatzkapazität: 37) für Binnenflüge verbraucht auf der Strecke Wien - Innsbruck etwa jenen Sprit wie in 12 Mittel-

- 13 -

klasse PKW auf dieser Strecke konsumieren. Der Schadstoffausstoß dieser PKW's ist jedoch wesentlich höher: das siebenfache an Kohlenwasserstoffen, das dreiundzwanzigfache an Kohlenmonoxiden und das dreifache an Stickoxiden.

Zu Frage 35:

"Welche Möglichkeiten besitzen aufgrund der Kompetenzaufteilung die Gemeinden gegen den zunehmenden Flugverkehr einzugreifen?"

Im Verfahren betreffend die Bewilligung der Errichtung oder Erweiterung von Flugplätzen haben die betroffenen Gemeinden gemäß der Bestimmungen des LFG das Recht, zu dem Vorhaben Stellung zu nehmen. Im Zuge des Verfahrens zur Bewilligung oder Erweiterung eines Luftbeförderungsunternehmens ist die Bewilligungsbehörde verpflichtet, die Stellungnahme der Gemeinde der Betriebsstätte des Unternehmens einzuholen. Im Verfahren zur Erteilung einer Vermietungsbewilligung ist der Gemeinde, in deren örtlichen Wirkungsbereich des Luftfahrzeug-Vermietungsunternehmens betrieben werden soll, Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben. Damit haben die Gemeinden die Möglichkeit, alle Einwände im Verfahren vorzubringen, die sie im Interesse ihrer Einwohner für gravierend erachten. Diese Einwendungen müssen im Zuge des Verfahrens selbstverständlich geprüft und im Falle der Stichhaltigkeit berücksichtigt werden.

Zu Frage 36:

"Welche Möglichkeiten besitzen aufgrund der Kompetenzaufteilung die Landeshauptleute gegen den zunehmenden Flugverkehr einzugreifen?"

Die betroffenen Bundesländer müssen nach dem LFG in allen Verfahren zur Bewilligung der Errichtung oder Erweiterung von Flughäfen gehörig werden. Gleiches gilt für Verfahren zur Bewilligung oder Erweiterung von Luftbeförderungsunternehmen. Betreffend Flugfelder sind die Landeshauptmänner selbst nach dem LFG Bewilligungs- und Aufsichtsbehörde und können lärmmindernde und sonstige Auflagen erteilen. Darüber hinaus wird in den Ländern bei der Erteilung von Bewilligungen für Außen-

- 14 -

starts und -landungen unter Beachtung öffentlicher Interessen wie z.B. des Lärmschutzes und des Umweltschutzes eine restriktive Bewilligungspraxis geübt.

Wien, am 3. Juli 1992

Der Bundesminister

