



II-869 oder Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

DIE BUNDESMINISTERIN
für Umwelt, Jugend und Familie
MARIA RAUCH-KALLAT
GZ. 70 0502/226-Pr.2/92

A-1031 WIEN, DEN... 1. Februar 1993.....
RADETZKYSTRASSE 2
TELEFON (0222) 711 58

3898/AB
1993-02-05

An den
Herrn Präsidenten
des Nationalrates

zu 3950/J

Parlament
1017 Wien

Die Abgeordneten zum Nationalrat Renoldner, Freundinnen und Freunde haben am 15. 12. 1992 an mich eine schriftliche Anfrage mit der Nr. 3950/J betreffend Überflüge über österreichischem Gebiet gerichtet, die folgenden Wortlaut hat:

1. Von welchen Regionen Österreichs ist Ihnen bekannt, daß dort in Einzelfällen Kerosin-Ablassungen durchgeführt wurden?
2. Durch welche Maßnahmen wird das Ablassen von Kerosin durch Flugzeuge über österreichischem Boden registriert?
3. Welche Angaben werden diesbezüglich von den Fluggesellschaften und Flughäfen-Verwaltungen erhoben?
4. Wurden dabei alle Möglichkeiten der Datenerhebung ausgeschöpft?
5. Wenn nein, warum nicht? Wie werden Sie sich konkret dafür einsetzen, daß es in Zukunft geschieht?

- 2 -

6. Welche Absprache bzw. Vereinbarung, Genehmigung oder Abgeltung wurde für diese Maßnahmen getroffen?
7. Eine besonders starke Frequenz zusätzlicher Überflüge (ohne Landung in Österreich) wird im Raum Wiener Neustadt sowie in Osttirol registriert. Über welche diesbezüglichen Zahlenangaben verfügen Sie? (Bitte auflisten)
8. Welche Maßnahmen werden seitens Ihres Ressorts gesetzt, um die Überflüge ohne Landung auf österreichischem Gebiet zu reduzieren?
9. Welche finanziellen Beiträge leisten Fluggesellschaften für das Überfliegen österreichischen Territoriums (ohne Landung), um die von Ihnen verursachten Immissionsschäden abzugelten? Welche Beiträge können Sie sich in Zukunft vorstellen?

ad 1-6

Grundsätzlich darf ich für den Bereich der zivilen Luftfahrt auf die Zuständigkeit des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr und bezüglich der militärischen Luftfahrt auf jene des Bundesministers für Landesverteidigung hinweisen.

Hinsichtlich der in Ihrer Anfrage genannten Luft- und Bodenemissionen verweise ich auf die seitens des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr in Auftrag gegebene Studie "Abgasemissionen durch den Flugverkehr über dem österreichischen Bundesgebiet und die Konsequenzen für die

- 3 -

Umwelt", erstellt von Univ. Prof. W. Hengstberger und Univ. Prof. S. Bauer. Basierend auf dieser Studie wird im März dieses Jahres eine von meinem Ressort in Auftrag gegebene Studie zur Abklärung der umwelthygienischen Seite vorliegen.

Nach Auskünften der Austrian Airlines kommt es nur in Notfällen zu Kerosinablassungen, insbesonders wenn ein Flugzeug älteren Bautyps, z.B. Lockheed 3 Star, Boeing 747 kurz nach dem Start wieder landen muß. Bei den von den Austrian Airlines verwendeten Flugzeugtypen kommt das nicht vor. Das Bundesamt für Zivilluftfahrt bestätigt diese Aussage und dehnt sie auf die Flugzeuge der Lauda-Air aus.

In den vergangenen Jahren gab es drei Notfälle:

1992: 1
1991: 0
1990: 0
1989: 2

In diesen Notfällen wurden bzw. werden die Flugzeuge an Standorte dirigiert, an denen das Ablassen von Kerosin möglichst unbedenklich ist.

ad 7-9

Es wurde im Umweltbundesamt ein Fluglärmkataster mit der Zielsetzung eingerichtet, eine grundlegende geographische Datenbank zu schaffen, um Fragen im Zusammenhang mit der Lärm- und Abgasproblematik des Flugverkehrs einer fundierten Behandlung zuführen zu können. Dieser Kataster beinhaltet unter anderem auch Flugbewegungszahlen entlang der internationalen Luftstraßen über Österreich. Diese Daten werden gemäß einer Vereinbarung zwischen dem Umweltbundesamt und dem Bundesamt für Zivilluftfahrt dem Umweltbundesamt in regelmäßigen Intervallen auf Datenträger zur Verfügung gestellt.

- 4 -

Mit Hilfe dieses Katasters ist die Entwicklung der Frequenz der Überflüge präzise zu klären.

Nach Auskunft des Abteilungsleiters für "Flugsicherung" im Bundesamt für Zivilluftfahrt wären zur Zeit gerade über Osttirol durch die Situation in den Nachfolgestaaten Jugoslawiens keine vermehrten Überflüge festzustellen. Durch die Krise im ehemaligen Jugoslawien wurden jedoch zusätzlich Überflüge im Raum Wr. Neustadt registriert.

In der Chicagoer Konvention von 1944 wurde eine Reihe von Verträgen bezüglich der Liberalisierung der internationalen Zivilluftfahrt abgeschlossen, welche auch Österreich unterfertigte.

- a) Das Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt (von 156 Staaten ratifiziert) gibt in § 5 nichtplanmäßigen Flügen (Charter) das Recht, das Hoheitsgebiet eines Vertragsstaates ohne vorheriger Genehmigung zu überfliegen.
- b) Im Transitabkommen (von 100 Staaten ratifiziert) gestehen sich die Vertragsstaaten das Recht zu, im planmäßigen internationalen Flugverkehr das Gebiet eines Vertragsstaates zu überfliegen und dort zu nichtgewerblichen Zwecken zu landen (1. und 2. Freiheit der Luft).

In den internationalen Übereinkommen sind auch die Kriterien für die Berechnung und Einhebung der Überflugsgebühren festgelegt. Die Abgeltung von Immissionsschäden spielt dabei keine Rolle. Die Gebühren dienen lediglich zur Abgeltung der Kosten für die Flugsicherung.

Kosten zur Abgeltung von Immissionsschäden müßten im internationalen Gleichklang festgesetzt werden (z.B. Umweltabgabe für landende Flugzeuge nach dem System der Lärmabgabe in

- 5 -

manchen Ländern bzw. auf gewissen Flughäfen; direkte Besteuerung des Treibstoffs). Inlandsflüge könnte ebenfalls - dem Beispiel Schwedens folgend - eine Abgabe auf die Landetarife aufgeschlagen werden.

Maria Fuchs-Katal