

2243/J XXI.GP
Eingelangt am: 29.3.2001

ANFRAGE

der Abgeordneten Lichtenberger, Freundinnen und Freunde
an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie
betreffend Flugverkehr und Fluglärm, insbesondere durch Tiefflüge

Infolge diverser ungerechtfertigter Privilegierungen wie zB Steuerbefreiungen liegen die Zuwachsraten im Flugverkehr weit über der Entwicklung im Gesamtverkehrsmarkt. Dadurch nehmen auch die Umwelt - und Gesundheitsbelastungen des Flugverkehrs trotz des technischen Fortschritts weiter zu. Dies ist auch im Raum Wien und Umland der Fall, wo die Zahl der Beschwerden im Zusammenhang mit Fluglärm, Überflügen, Störungen der Nachtruhe, Nichteinhaltung von Festlegungen zur Benützung der unterschiedlichen Anflugrouten zunimmt. Zugleich gibt es in diesem Zusammenhang gegenüber den BürgerInnen ebenso wie gegenüber der Legislative eine äußerst geringe, zum Teil an Tatsachenschleiernde grenzende Auskunftsbereitschaft der zuständigen Stellen, was grundsätzlich nicht zeitgemäß und im speziellen aufgrund des sehr großen Kreises von Betroffenen, der komplexen rechtlichen Situation und der Nichtexistenz aktueller Übersichten zur luftfahrtrechtlichen Praxis besonders bedauerlich ist.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE:

1. Welche Ziele und Absichten verfolgen Sie im Rahmen Ihrer Zuständigkeit im allgemeinen zur Frage der Eindämmung des Fluglärms?
2. Welche Einflußmöglichkeiten haben Sie insbesondere auf die Austro Control GmbH und auf die Flughafen Wien AG, um verkehrspolitische Ziele im allgemeinen und Ihre Ziele und Absichten zur Eindämmung des Fluglärms im besonderen durch - bzw. umzusetzen?
3. Halten Sie diese Möglichkeiten für ausreichend, wenn nein, in welchen Punkten nicht und wie wollen Sie Ihre Möglichkeiten verbessern?
4. Wie ist das für die Anwendung insbesondere von §7 LVR maßgebliche „dichtbesiedelte“ Gebiet Wiens im einzelnen abgegrenzt und welche Kriterien liegen dieser Abgrenzung zugrunde?
5. Wieviele Unterschreitungen der Mindestflughöhe von 1000 Metern über dichtbesiedeltem Gebiet Wiens, die nicht mit §7 (3) a) LVR zu rechtfertigen waren, sind in den Jahren 1998,1999 und 2000 bei Landeanflügen zum Flughafen Wien - Schwechat erfolgt?

6. Was ist Ihnen über die genehmigten Unterschreitungen dieser Mindestflughöhe in den Jahren 1998, 1999 und 2000 bei Landeanflügen zum Flughafen Wien - Schwechat bekannt, zB hinsichtlich Zahl, Bewilligungsbegründungen, -bedingungen und -auflagen, betroffene Flugzeugtypen, Fluglinien? Wir ersuchen um detaillierte Beantwortung.
7. Was wurde von Ihnen bzw. Ihren Vorgängern und den Ihnen unterstellten Behörden und den Ihnen zumindest berichtspflichtigen Einrichtungen zur Hintanhaltung von rechtlich zulässigen, aber technisch vermeidbaren Unterschreitungen der Mindestflughöhe von 1000 Metern über dichtbesiedeltem Gebiet Wiens in den letzten Jahren im einzelnen mit welchen Ergebnissen unternommen?
8. Was wurde von Ihnen bzw. Ihren Vorgängern und den Ihnen unterstellten Behörden und den Ihnen zumindest berichtspflichtigen Einrichtungen im Hinblick auf eine Ausdehnung der in §7 LVR enthaltenen Regelung zur Mindestflughöhe von 1000 Metern über besiedeltem Gebiet auf andere Gemeinden als Wien in den letzten Jahren im einzelnen mit welchem Ergebnis unternommen?
9. Was ist Ihnen über die Strafpraxis - Zahl der bestraften Airlines, Zahl der bestraften Piloten, Anflugverbote, tatsächlich verhängte und theoretisch zulässige Mindest- und Höchststrafe - im Falle nicht genehmigter Unterschreitungen der Mindestflughöhe von 1000 Metern über dichtbesiedeltem Gebiet in den Jahren 1998, 1999 und 2000 bei Landeanflügen zum Flughafen Wien - Schwechat bekannt? Wir ersuchen um detaillierte Beantwortung.
10. Falls es trotz erfolgter nicht genehmigter Unterschreitungen der Mindestflughöhe von 1000 Metern über besiedeltem Gebiet zu keinen Bestrafungen gekommen sein sollte: Wie beurteilen Sie diese Situation?
11. Falls Ihnen über die Strafpraxis wider Erwarten nichts bekannt sein sollte: Warum ist Ihnen nichts bekannt und halten Sie diese Situation für zumutbar, zB im Hinblick auf auskunftsuchende BürgerInnen, die sich mit entsprechenden Anfragen auf Grundlage der bestehenden Gesetze vertrauensvoll an Ihr Ressort wenden?
12. Welche Arten von Prüfungen und Kontrollen erfolgen in welcher Häufigkeit von welcher Seite im Zusammenhang mit erfolgten Unterschreitungen der Mindestflughöhe von 1000 Metern über dichtbesiedeltem Gebiet, und welche im speziellen zur Frage, ob diese mit §7 (3) LVR zu rechtfertigen sind, wo explizit auch auf die „Notwendigkeit“ abgestellt wird?
13. Was sind
 - a) außerhalb
 - b) innerhalbder aus der Anflugbahnneigung zu errechnenden 19km - Distanz vom Aufsetzpunkt tatsächlich „zum Zwecke der Landung notwendige“ (LVR), also unumgängliche Ursachen einer Unterschreitung der Mindestflughöhe von 1000 Metern, und auf welcher Judikatur oder welchen internen Vorschriften im einzelnen beruht diese Ihre Auslegung?
14. In wievielen Fällen sind aufgrund jeder dieser Ursachen in den Jahren 1998,1999 und 2000 Mindestflughöhenunterschreitungen zustande gekommen?
15. Welche Inhalte im einzelnen hat das Ihnen gemäß einer bescheidmäßigen Verpflichtung jährlich vorzulegende Fluglärmgutachten des Flughafens Wien und welche zentralen Aussagen trifft es für 1998, 1999 und 2000? Wir ersuchen in Fortsetzung der Praxis Ihres Vorgängers, derartige Unterlagen im Sinne der Transparenz und Bürgerfreundlichkeit im Rahmen von Anfragebeantwortungen im Wortlaut zugänglich zu machen.

16. Teilen Sie die Ansicht, daß Ahndung oder Nichtahndung von nicht genehmigten Mindestflughöhenunterschreitung im Hinblick auf Umweltauswirkungen und Gesundheitsauswirkungen nicht relevant sind, wenn ja, auf welcher fachlichen Grundlage, wenn nein, warum nicht?
17. Welche Möglichkeiten haben Sie bzw. Ihr Ressort, den Einsatz von Chapter - 2 - Flugzeugen am Flughafen Wien - Schwechat weiter einzuschränken und welche entsprechenden Schritte haben Sie und Ihr Vorgänger hiezu wann gesetzt?
18. Was haben Sie insbesondere unternommen, um eine zeitliche Ausdehnung des Nachtflugverbots für Chapter - 2 - Flugzeuge am Flughafen Wien - Schwechat zu erreichen?
19. Gibt es einen aus der Lärmbelastungswirkung sachlich nachvollziehbaren Grund, warum Bundesländerflughäfen und Flughafen Wien im Rahmen von §40 ZLZV unterschiedlich behandelt werden und welche Anstrengungen werden Sie bis wann setzen, um hier auch am Flughafen Wien zu einer den Bundesländerflughäfen entsprechenden Praxis zu kommen?
20. Warum erlassen Sie kein generelles Nacht - Lande - und - Startverbot für Österreichs Zivilflughäfen?
21. Welche Absichten verfolgen Sie mit welchen terminlichen Vorstellungen im Zusammenhang mit einer gesetzlichen Regelung der Fluglärmfrage für Österreich und welche Modelle aus anderen europäischen Staaten halten Sie in diesem Zusammenhang aufgrund welcher ressortinternen oder externen Untersuchungen prinzipiell für übertragbar?
22. Wie stehen Sie zur vom bisherigen Wiener Umwelt - und Verkehrsstadtrat getroffenen Aussage, daß es keine Bestätigung für negative gesundheitliche Auswirkungen von Fluglärm in Wien gäbe und liegen Ihnen wissenschaftlich abgesicherte Grundlagen für derartige Aussagen für Wien oder andere betroffene Räume unseres Landes vor, wenn ja, welche?
23. Was ist Ihnen im Zusammenhang mit derzeitigen und früheren Ausbaumaßnahmen am Flughafen Wien - Schwechat, die geeignet sind, die Lärm - und Umweltbelastungen weiter zu erhöhen, an laufenden Beschwerdeverfahren in Richtung der Europäischen Union wegen vermuteter Verstöße gegen EU - Recht bekannt?
24. Wieviele Flugbewegungen fanden 2000 am Flughafen Wien Schwechat in der Nacht (bitte um Darstellung für die Zeiträume 22 - 6 Uhr sowie 0 - 6 Uhr) statt, wie verteilten sich diese prozentuell auf Linien - , Charter - und Frachtflüge und wie war die Verteilung auf die einzelnen Monate?
25. Welche Maßnahmen werden Sie zur Eindämmung des Frachtflugverkehrs, insbesondere in der Nacht, setzen?
26. Teilen Sie die Ansicht, daß die Ausgliederung sensibler Bereiche wie der Flugverkehrskontrolle die Möglichkeiten der BürgerInnen verschlechtert, die im Sinne des UIG und Auskunftspflichtgesetzes sowie der Aarhus - Konvention zugestandenene Rechte wahrzunehmen? Wenn nein, warum nicht?
27. Genießen bzw. genossen Spitze und MitarbeiterInnen des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie Sonderkonditionen bei der AUA und/oder den mit ihr konzernmäßig verbundenen österreichischen Fluglinien und wenn ja, welche, und welche Gegenleistungen waren bzw. sind mit dem Einräumen dieser Sonderkonditionen verbunden (gewesen)?