

An den  
Zweiten Präsidenten des Nationalrates  
Karlheinz Kopf  
Parlament  
1017 Wien

GZ. BMVIT-9.500/0007-I/PR3/2014  
DVR:0000175

Wien, am 22. August 2014

Sehr geehrter Herr Präsident!

Der Abgeordnete zum Nationalrat Willi, Freundinnen und Freunde haben am 25. Juni 2014 unter der **Nr. 1826/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend die Rolle von BMVIT und Austro Control (ACG) bei der für die Fluglärmbelastung entscheidenden Festlegung von Flugrouten gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Ist das BMVIT im Zusammenhang mit Flugrouten a) Oberbehörde, b) Aufsichtsbehörde der Austro Control?*

Die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie ist gegenüber der Austro Control GmbH Oberbehörde bzw. Aufsichtsbehörde.

Zu Frage 2:

- *Ist das BMVIT im Zusammenhang mit Flugrouten a) als Oberbehörde, b) als Aufsichtsbehörde, c) grundsätzlich gegenüber der Austro Control weisungsbefugt?*

Die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie ist gegenüber der Austro Control GmbH weisungsbefugt.

Zu Frage 3:

- *Wenn ja – wie viele Weisungen zu welchen Aufgabenbereichen ergingen in den Jahren 2010, 2011, 2012 und 2013 jeweils an die Austro Control?*

Die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie erteilt keine Weisungen im Hinblick auf die Festlegungen der einzelnen Flugrouten, sondern übt ihre Funktion als oberstes Organ im Rahmen der systemischen Überwachung der Austro Control GmbH aus.

Zu Frage 4:

- *Wenn ja – wer ist a) im BMVIT Absender von Weisungen an die Austro Control, b) bei der Austro Control Empfänger von Weisungen aus dem BMVIT?*

Weisungen werden von jenen Organwaltern erteilt, die gemäß der Geschäftsordnung im bmvit dazu befugt sind. Die Weisungen werden an die ACG zuhanden der Geschäftsführer gerichtet.

Zu Frage 5:

- *Welche konkreten Aktivitäten im Zusammenhang mit Flugrouten sowie im Zusammenhang mit der Einhaltung von Lärmschutzvorgaben des Luftfahrtrechts hat die „Stabstelle Safety Management und Flugsicherung“ im BMVIT seit ihrer Einrichtung gegenüber der Austro Control gesetzt?*

Siehe hierzu meine Ausführungen in der Beantwortung zu Frage 3.

Zu Frage 6:

- *Trifft folgende Darstellung der Entscheidung über eine neue Flugroute zu: „Die Flugroute wird der Obersten Zivilluftfahrtbehörde zur Genehmigung vorgelegt und nach positivem Bescheid international veröffentlicht.“? Wenn nein, inwiefern nicht?*

Es ist keine bescheidmäßige Genehmigung vorgesehen.

Zu den Fragen 7 bis 10:

- *Wann, von wem, im Rahmen welcher konkreten „allgemeinen Anordnung“ und in welcher konkreten Weise erfolgt die gemäß § 120a Abs.1 Luftfahrtgesetz vorgegebene „Bedachtnahme“ auf eine möglichst geringe Immissionsbelastung in Hinblick auf die Lärmimmissionen?*
- *Angesichts dessen, dass diese „Bedachtnahme“ z.B. den Fall Liesing betreffend nicht, nicht nachvollziehbar oder nicht ausreichend erfolgte: a) Was haben Sie wann konkret im Einzelnen dagegen unternommen oder veranlasst? b) Was werden Sie wann konkret im Einzelnen dagegen unternehmen oder veranlassen?*
- *Wann, von wem, im Rahmen welcher konkreten „allgemeinen Anordnung“ und in welcher konkreten Weise erfolgt die gemäß § 120a Abs. 2 Luftfahrtgesetz vorgegebene „Bedachtnahme“ auf eine möglichst geringe Immissionsbelastung in Hinblick auf die Lärmimmissionen?*
- *Angesichts dessen, dass diese „Bedachtnahme“ z.B. den Fall Liesing betreffend nicht, nicht nachvollziehbar oder nicht ausreichend erfolgte: a) Was haben Sie wann konkret im Einzelnen dagegen unternommen oder veranlasst? b) Was werden Sie wann konkret im Einzelnen dagegen unternehmen oder veranlassen?*

Die Bedachtnahme auf eine möglichst geringe Immissionsbelastung erfolgt durch die Austro Control GmbH u.a. bei der Festlegung von Flugrouten, die eine allgemeine Anordnung im Sinne von § 120a LFG sind. Dabei werden die internationalen ICAO-Kriterien angewandt, welche auch die Berücksichtigung von Umweltaspekten beinhalten, wobei insbesondere die unter der jeweiligen Flugroute liegenden Siedlungsräume sowie die Hindernissituation und - hinsichtlich der den Flughafen Wien betreffenden Verfahren - die Ergebnisse der Mediation berücksichtigt werden. Das galt und gilt auch für die Festlegung der über Liesing führenden Flugrouten.

Zu den Fragen 11 und 12:

- *Wann, von wem, im Rahmen welches konkreten „Auftrags“ und in welcher konkreten Weise wurde bzw. wird die in § 22 Abs. 6 LVR enthaltene Kann-Bestimmung, zwecks Vermeidung von Lärmbelastigungen besondere An- und Abflugverfahren aufzutragen, umgesetzt?*
- *Angesichts dessen, dass diese Kann-Bestimmung z.B. den Fall Liesing betreffend nicht, nicht nachvollziehbar oder nicht ausreichend umgesetzt wurde: a) Was haben Sie hierzu wann konkret im Einzelnen unternommen oder veranlasst? b) Was werden Sie hierzu wann konkret im Einzelnen unternehmen oder veranlassen?*

Die in § 22 LVR 2010 geregelten Verfahren betreffen die Kompetenzen der Austro Control GmbH nach § 120a LFG. Es wird daher auf die Beantwortung der Fragen 7 bis 10 verwiesen.

Zu Frage 13:

- *Ist die Austro Control zeitlich und inhaltlich völlig frei in der Entscheidung, ob sie im Sinne von § 22 Abs. 1 LVR beim Anfliegen, Überfliegen oder Abfliegen von Flugplätzen zur Verminderung von Lärmbelastigungen spezielle Verfahren aufträgt?*

Die Maßnahmen der Austro Control GmbH unterliegen den anwendbaren Rechtsvorschriften wie z.B. den § 119 Abs. 1 und § 120a LFG und § 22 LVR 2010.

Zu Frage 14:

- *In welcher Weise und in welcher Intensität erfolgt konkret eine Kontrolle der Einhaltung von Aufträgen im Sinne von § 22 Abs. 1 LVR?*

Die Kontrolle erfolgt im Falle von kontrollierten Flugplätzen durch die Organe der Flugverkehrskontrolle. Diese haben die Abweichung von einem zulässigen Verfahren an die innerhalb der Austro Control GmbH zuständigen Stellen zu melden. Daraufhin wird der verantwortliche Pilot aufgefordert, eine Stellungnahme abzugeben. Auf Grundlage der Bewertung dieser Stellungnahme wird entschieden, welche der vorgesehenen weiteren rechtlichen Schritte zu erfolgen haben, um den verantwortlichen Piloten von weiteren derartigen Abweichungen abzuhalten.

Im Falle von nicht kontrollierten Flugplätzen hat der jeweilige Flugplatzbetriebsleiter für eine ordnungsgemäße Abwicklung des Flugplatzbetriebes zu sorgen und hat im Falle eines meldepflichtigen Ereignisses oder Vorfalles eine Meldung an die Austro Control GmbH zu erstatten.

Zu den Fragen 15 und 16:

- *Wer legt im Einzelnen fest, was im Sinne von § 3 Abs. 3 LVR „ordnungsgemäß“ ist?*
- *Wer legt im Einzelnen fest, was im Sinne von § 3 Abs. 3 LVR „unvermeidbar“ ist?*

Die – auch im Hinblick auf den Umweltschutz – zulässigen Betriebsarten- und –grenzen werden von den zuständigen Behörden im Zuge der jeweiligen Musterzulassungen bzw. Betriebsbewilligungen festgelegt. Hinsichtlich der von einem Luftfahrzeug bzw. unbemannten Luftfahrzeug oder Luftfahrtgerät zu erfüllenden Umweltschutzanforderungen gibt es sowohl auf

internationaler und unionsrechtlicher Ebene als auch auf nationaler Ebene entsprechende Vorgaben.

Zu Frage 17:

- *Ist Ihnen bekannt, dass pflichtwidrige Unterlassungen der Aufgaben gemäß LVR durch ACG nach einem Urteil des OLG Wien aus 2006 Amtshaftungsansprüche begründen?*

Es ist unbestritten, dass die Organe der Austro Control GmbH unter den Anwendungsbereich gemäß § 1 AHG fallen. Der Vollständigkeit halber soll angemerkt werden, dass in dem genannten Fall vom Gericht keine pflichtwidrige Unterlassung festgestellt wurde.

Zu den Fragen 18 und 19:

- *Wie viele Verstöße a) gegen § 9 LVR insgesamt, b) gegen die in § 9 LVR enthaltene Lärmschutz-Vorgabe gab es in den Jahren 2010, 2011, 2012 und 2013 jeweils?*
- *Welche Strafen nach § 169 LFG wurden infolge dieser Verstöße ausgesprochen?*

Für den Zeitraum 2010 bis 2013 wurden der Austro Control GmbH von den Bezirksverwaltungsbehörden keine Meldungen gemäß § 170 Abs. 2 LFG über rechtskräftig verhängte Strafen für die Übertretung von § 9 (bzw. § 7) LVR erstattet.

Zu Frage 20:

- *Ist die Austro Control verpflichtet, die Einhaltung der im Luftverkehr geltenden Rechts- und Sicherheitsvorschriften zu überprüfen? Wenn nicht, warum nicht?*

Es gibt sowohl im Unionsrecht als auch im nationalen Recht Bestimmungen, welche eine Verpflichtung oder eine Ermächtigung zur Überprüfung der Einhaltung der anwendbaren Rechts- und Sicherheitsvorschriften beinhalten. Die Art und Weise der Überprüfungen hängt von den jeweiligen (unions-)rechtlichen Grundlagen und Vorgaben ab.

Zu den Fragen 21 und 22:

- *Ist die Festlegung von Flugrouten ohne UVP-Verfahren a) in der Vergangenheit, insbesondere im Jahr 2004, europarechtskonform gewesen, b) derzeit europarechtskonform?*
- *Wenn ja – auf Grundlage welcher Judikate oder Gutachten kommen Sie zu dieser Einschätzung? Bitte um konkrete Angabe von Entscheidungen bzw. von GutachterInnen, Titel, Auftraggeber, Zeitpunkt der Beauftragung und der Erstattung.*

Flugrouten waren und sind unionsrechtlich kein UVP-pflichtiger Tatbestand.

Zu den Fragen 23 und 24:

- *Wie ist die weitere Vorgangsweise und der weitere Zeitplan in Sachen Abflugroute Nord-Kurve?*
- *Wie ist die weitere Vorgangsweise und der weitere Zeitplan in Sachen Curved Approach?*

Dies ist derzeit Gegenstand der Erörterungen im Dialogforum (Mediation).

Zu den Fragen 25 und 26:

- *Flugrouten müssen nach Aussagen des Wiener SPÖ-Verkehrssprechers in der sog. Stadtkonferenz des Flughafen-Dialogforums am 24.4.2014 so geändert werden, dass diese nicht mehr nach dem Floriani-Prinzip verteilt oder nach den Interessen der Flugverkehrswirtschaft optimiert werden, sondern dass diese so zu legen sind, dass es möglichst wenige Fluglärm-betroffene gibt. Teilen Sie diese Einschätzung?*
- *Wenn ja – wann werden Sie diese Änderung veranlassen? Wenn nein, warum nicht?*

Bereits seit dem Jahr 2008 ist im Luftfahrtgesetz klargestellt, dass bei der Festlegung von Flugrouten auf die Abwehr von den der Allgemeinheit aus dem Luftverkehr drohenden Gefahren Bedacht zu nehmen ist. Im Jahr 2013 ist diese Bestimmung dahingehend präzisiert worden, dass „insbesondere auf eine möglichst geringe Immissionsbelastung“ zu achten ist. Aus den Erläuterungen zu dieser Bestimmung geht hervor, dass mit dieser Klarstellung der in der Praxis schon seit langem bei der Festlegung von An- und Abflugverfahren erfolgten Berücksichtigung der Immissionsbelastungen Rechnung getragen werden soll. Eine Verteilung nach dem „Floriani-Prinzip oder nach den Interessen der Flugverkehrswirtschaft“ hat daher schon bisher nicht stattgefunden, sondern es ist vielmehr seit langem eine Berücksichtigung von den der Allgemeinheit aus dem Luftverkehr drohenden Gefahren unter Bedachtnahme auf eine möglichst geringe Immissionsbelastung erfolgt.

Zu Frage 27:

- *Sehen Sie darin, dass die Austro Control zusammen mit von ihr zu beaufsichtigenden Unternehmen als „Aviation Group“ auftritt – z.B. in Prozessen, die von diesen Unternehmen finanziert werden – und einseitige Interessenvertretung ohne ausgewogene Berücksichtigung ihrer gesetzlichen Aufgaben z.B. in Sachen Lärmvermeidung betreibt, ein Problem im Zusammenhang mit der im BMVIT nicht unbekanntem Thematik „Befangenheit“? Wenn nein, warum nicht?*

Die Bezeichnung „Aviation Group“ wird im Zusammenhang mit dem Dialogforum verwendet und umfasst jene Mitglieder dieses Forums, die eine Funktion in der Luftfahrt - sei es als Behörde oder als Betreiber des Flughafens Wien oder als Luftfahrtunternehmen – innehaben und somit Adressat jener Maßnahmen sind, die im Dialogforum erörtert werden. Eine einseitige Interessensvertretung ist auf Grund der Vielzahl der anderen Mitglieder des Dialogforums nicht gegeben und soll gerade mit dem Dialogforum verhindert werden.

Zu Frage 28:

- *Es gibt seit längerem grundlegende offene Fragen betreffend die luftfahrtbehördliche Organisation in Österreich, entsprechende Fristen sind trotz wiederholter Erstreckung bereits abgelaufen. Wann und wie werden Sie die offenen Fragen lösen?*

Das Arbeitsprogramm der österreichischen Bundesregierung 2013-2018 sieht die Weiterentwicklung der Austro Control GmbH vor. Derzeit werden mögliche Organisationsvarianten entwickelt und geprüft.

Doris Bures

Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.	
 <small>Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie</small>	Datum	2014-08-25T11:29:52+02:00
	Seriennummer	437268
Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-corporate-light-02,OU=a-sign-corporate-light-02,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH,C=AT	
Signaturwert	ppn3+OM6YRRmWD3fUBFk1q3U9tfQsYoR8ySrDh/7V9Bo5baRW2JkaYvyiBNfsLKnHBLlogIM+cV6wMarm4vvRmD2OxUACcwYvl6Plj4k4tgABl45vtDa7pwAe7TGU1J11BzFFBWZDBIHZ+P5DqJqdpGJWM7EvZc9Ki0AGreVS8=	
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: <a href="https://www.signaturpruefung.gv.at/">https://www.signaturpruefung.gv.at/</a>	