


REPUBLIK ÖSTERREICH

Der Bundesminister für Verkehr

728 /A.B.

 ZU 713
 9. AUG. 1971

Pr.Zl. 5.901/14-I/1-1971

Wien, am 27. Juli 1971

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage
 der Abgeordneten zum Nationalrat
 Dr. FRAUSCHER, Dr. BAUER und Genossen,
 Nr. 713/J-NR/1971 vom 23. Juni 1971:
 "Bericht über die Lage auf dem Gebiet
 der Umwelthygiene".

Zu obiger Anfrage beehre ich mich, folgendes mitzuteilen:

Zu Frage 1)

Bei der Festlegung lärmindernder Flugverfahren kommen im wesentlichen drei Methoden zur Anwendung. Diese bestehen darin, daß

1. günstige An- und Abflugwege vorgesehen werden. Die Flugwege werden dabei so vorgeschrieben, daß der direkte Überflug von zu schützendem Gebiet möglichst vermieden wird. Dies gilt vor allem für jene Teile der Flüge, die in geringer Flughöhe zurückgelegt werden. Diese Maßnahmen sind jedoch oft durch die navigatorischen und operationellen Gegebenheiten begrenzt.
2. Die zweite Methode besteht darin, daß lärmindernde Startverfahren vorgeschrieben werden. Durch geeignete Maßnahmen beim Betrieb des Luftfahrzeuges während des Startvorganges kann nämlich erreicht werden, daß die Maschine anfänglich stark steigt, um anschließend mit verminderter Triebwerksleistung bei flacherem Steigwinkel das zu schützende Gebiet zu überfliegen. Auch hier sind jedoch die Möglichkeiten durch die Leistungsdaten der Triebwerke begrenzt.

./

- 2 -

3. Als dritte Methode zur Verhütung übergroßen Fluglärms kommen noch verschiedene Verbote und Beschränkungen, wie zum Beispiel Nachtflugverbot, Gewichtsbeschränkung beim Start, etc. in Frage.

Zu Frage 2)

In welchem Ausmaß eine Lärminderung zu erwarten ist, kann generell nicht beantwortet werden, da die Lärminderung weitestgehend von der relativen Lage des zu schützenden Gebietes gegenüber der Piste von der Topographie, den Windverhältnissen und einigen anderen Faktoren abhängt. Als Anhaltspunkt kann angenommen werden, daß einer Verdoppelung der Überflughöhe eine Verminderung der Lärmimmission um 6 Dezibel entspricht. Bei der in Frage 1) erwähnten Reduktion der Triebwerksleistung kann eine Verbesserung um einige Dezibel erwartet werden. Durch eine Änderung der Flugwegführung kann der direkte Überflug teilweise oder vollkommen vermieden werden, wodurch Verringerungen des festgestellten Lärmpegels bis 20 Dezibel möglich werden. Zum besseren Verständnis der obenangeführten Zahlen erlaube ich mir zu bemerken, daß eine Reduktion um etwa 10 Dezibel von den meisten Menschen als Verminderung des Lärms auf die Hälfte empfunden wird.

Zu Frage 3)

Für den Abflug in Salzburg ist ein entsprechendes Verfahren, das auch noch heuer erprobt werden soll, bereits ausgearbeitet. Wegen der nahmen Staatsgrenze sind allerdings noch Koordinierungsgespräche mit den zuständigen Stellen der Bundesrepublik Deutschland erforderlich. In Klagenfurt ist bezüglich der Platzrunde für Kleinflugzeuge ebenfalls eine entsprechende Regelung veranlaßt worden. Für den Flughafen Wien-Schwechat wurden, auch im Hinblick auf das geplante Zweipistensystem, bereits umfangreiche Studien über möglichst lärmindernde Standard-Abflugstrecken unternommen. Mit einer ersten

- 3 -

Verlautbarung im Luftfahrthandbuch Österreich ist in wenigen Monaten zu rechnen.

Allerdings muß für jede der vorangeführten Maßnahmen in einer Erprobungsperiode die tatsächliche Auswirkung beobachtet und nachgewiesen werden. Auch wird mit einer laufenden Ergänzung und Änderung der vorgeschriebenen Verfahren zu rechnen sein, um die Leistungsdaten des jeweiligen Fluggerätes bzw. die Siedlungstätigkeit zu berücksichtigen.

Zum Zweck der optimalen Erfassung der Siedlungstätigkeit wurden die zuständigen Stellen der Landesregierungen um genaue und dem letzten Stand der Siedlungs- und Städteplanung entsprechende Unterlagen ersucht. Einzelne Antworten liegen bereits vor. Das diesbezügliche Planungsmaterial wird bei den weiteren Ausarbeitungen verwendet werden.

Zur Verringerung der Überflughäufigkeit für das Stadtgebiet von Wien wurde bereits 1969 in den Luftverkehrsregeln eine entsprechende Beschränkung erlassen (Pkt. 5 des Anhangs F der Luftverkehrsregeln, BGBl.Nr. 96/1969).

Abschließend wird bemerkt, daß allgemeine Richtlinien über den Fluglärm (Annex 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt-ICAO) erst heuer veröffentlicht und zur Begutachtung ausgesendet worden sind.

Zu Frage 4)

Im allgemeinen muß bei der Einführung lärmmindernder Flugverfahren mit Mehrkosten gerechnet werden. So kann es in Einzelfällen notwendig sein, zusätzliche Navigationsanlagen zu errichten. Mehrkosten können auch den Fluggesellschaften erwachsen, da manche lärmgünstige Flugstrecken mit beträchtlichen Umwegen verbunden sind. Einen nicht unerheblichen Kostenpunkt stellen auch die allenfalls zu errichtenden automatischen Lärmmeßanlagen

./.

- 4 -

dar, die dazu dienen sollen, die Einhaltung der lärm-mindernden Flugverfahren zu überwachen.

Zu Frage 5)

Wenn ein lärm-minderndes Flugverfahren vorgeschrieben und amtlich verlautbart ist, gilt es für alle Benutzer des Luftraumes, somit auch für die ausländischen Flug-gesellschaften.

Zu Frage 6)

Wie bereits zur Frage 1) bemerkt, ist es der Zweck eines lärm-mindernden Flugverfahrens bzw. eines Flugweges den direkten Überflug von zu schützendem Gebiet möglichst zu vermeiden. Dies gilt insbesondere für den niedrigen Überflug von Siedlungsgebieten, Krankenanstalten und Schulen. Allerdings ist es heute bereits schwierig und teilweise sogar unmöglich, den Überflug von Wohngebieten zu unterlassen. Als Abhilfe ist eine Aufteilung der Flug-bewegungen auf die einzelnen Strecken vorgesehen, um auf diese Weise die Lärmbelästigung in erträglichen Grenzen zu halten.

Der Vorteil der Verlagerung der Lärmbelästigung liegt naturgemäß darin, daß einerseits die mit den Lärm-immissionen unter Umständen verbundenen materiellen und gesundheitlichen Schädigungen vermieden und andererseits ein dem derzeitigen Stand der Technik entsprechender Interessenausgleich der Luftfahrt mit den Erfordernissen des Umweltschutzes erreicht wird.

Der Bundesminister:

